

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

Firmado por:  
QUESADA ORE  
Luis Ricardo FAU  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 26/01/2023  
18:58:20 -0500

Firmado por:  
CADILLO ANGELES  
Gloria Zola FAU  
20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 26/01/2023  
19:58:14 -0500



**FIJACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL  
“GASIFICADO DE CONTENEDORES LLENOS” EN EL TERMINAL  
NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DEL  
CALLAO**

---

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos  
Gerencia de Asesoría Jurídica

Lima, 26 de enero de 2023

Visado por: DAGA LAZARO Roberto  
Carlos FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 26/01/2023 19:44:15 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly  
Lucero FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 26/01/2023 19:37:29 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor  
Adrian FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 26/01/2023 19:11:13 -0500

Visado por: MUÑOZ RUIZ Gloria  
Viviana FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 26/01/2023 18:51:07 -0500

Visado por: RUIZ HERNANDEZ  
Fiorella FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 26/01/2023 18:49:36 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue  
Nack Linder FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 26/01/2023 18:30:48 -0500

## ÍNDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>3</b>
<b>I. ANTECEDENTES</b> .....	<b>7</b>
<b>II. MARCO LEGAL</b> .....	<b>16</b>
II.1. Alcance de la función reguladora del Ositrán .....	16
II.2. Del Marco Contractual .....	18
II.3. Del Reglamento General de Tarifas del Ositrán .....	18
II.4. El procedimiento de fijación tarifaria de Servicios Especiales.....	20
<b>III. DEFINICIÓN Y ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL</b> .....	<b>27</b>
<b>IV. PROPUESTA TARIFARIA DE APMT</b> .....	<b>32</b>
<b>V. CÁLCULO DE LA TARIFA ELABORADO POR EL OSITRÁN</b> .....	<b>39</b>
V.1. CONSIDERACIONES PREVIAS.....	39
V.2. CÁLCULO DE LA TARIFA ELABORADO POR EL OSITRÁN .....	67
V.2.1 ESTRUCTURA TARIFARIA.....	67
V.2.2 UNIDAD DE COBRO.....	68
V.2.3 DETERMINACIÓN DEL NIVEL TARIFARIO .....	70
Datos Generales .....	70
Determinación de los costos incrementales de una operación de servicio adicional	70
Determinación de la Tarifa.....	86
<b>VI. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES</b> .....	<b>87</b>
<b>VII. CONCLUSIONES</b> .....	<b>87</b>
<b>VIII. RECOMENDACIÓN</b> .....	<b>88</b>
<b>ANEXO</b> .....	<b>89</b>

## RESUMEN EJECUTIVO

### ANTECEDENTES

Con fecha 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, (en adelante, el Concedente o el MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), y la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT o el Concesionario).

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.

Con fecha 09 de marzo de 2021, mediante Carta N° 032-2021-APMTC/LEG, APMT hizo entrega al Indecopi, con copia al Ositrán, del documento "Propuesta del servicio especial Gasificado de contenedores llenos" (en adelante, la Propuesta del Servicio Especial).

Con fecha 21 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.

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 del Indecopi) en el cual se concluye que el mencionado servicio no se prestaría en condiciones de competencia.

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 y solicitó también el establecimiento de tarifa provisional para el referido servicio.

Con fecha 08 de junio de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN, dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de APMT, del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, TNM). Además, mediante la mencionada Resolución también se declaró procedente la solicitud de aplicación de tarifa provisional para el referido servicio, estableciéndose los valores indicados en las conclusiones del Informe Conjunto N° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).

Mediante Escrito S/N del 04 de julio de 2022, APMT interpuso un recurso de reconsideración parcial en contra de la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN.

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 031-2022-CD-OSITRAN del 10 de agosto de 2022, sustentada en el Informe Conjunto N° 076-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) se declaró improcedente el recurso de reconsideración interpuesto por APMT en contra de la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN.

Mediante Memorando N° 159-2022-GRE-OSITRAN del 12 de septiembre de 2022, se solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo para elevar la Propuesta Tarifaria del servicio de Gasificado de contenedores llenos. Dicha solicitud fue aprobada por la Gerencia General mediante Memorando N° 370-2022-GG-OSITRAN de fecha 12 de septiembre de 2022.

Con fecha 05 de octubre de 2022, funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán realizaron una visita al TNM a efectos conocer cómo se realiza la prestación del servicio de gasificado de contenedores llenos.

Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0049-2022-CD-OSITRAN, de fecha 03 de noviembre de 2022, se dispuso la publicación de la Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" a ser brindado en el TNM. Adicionalmente, a través de dicha resolución, el Consejo Directivo del Ositrán otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

Con fecha del 05 de diciembre de 2022, se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Virtual N° 76 del Consejo de Usuarios de Puertos, en la cual se brindó un alcance respecto a los criterios, estudios y metodología que sirvieron de base para la elaboración del Informe que sustenta la Propuesta Tarifaria del Regulador. Asimismo, el 07 de diciembre de 2022, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 0049-2022-CD-OSITRAN y el artículo 25 del RETA, se llevó a cabo la audiencia pública.

El 12 de diciembre de 2022, mediante la Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG, APMT presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador. Asimismo, el 14 de diciembre de 2022, mediante la Carta N° 1409-2022-APN-GG-DIPLA, la Autoridad Portuaria Nacional presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

A través del Memorando N° 00002-2023-GRE-OSITRAN, de fecha del 04 de enero de 2023, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General del Ositrán que, en virtud de lo establecido en el artículo 28 del RETA, concediera una ampliación del plazo de quince (15) días hábiles para la elevación del Informe Tarifario y los documentos que corresponden. Dicha solicitud fue aprobada mediante Memorando N° 00008-2023-GG-OSITRAN.

## **DEFINICIÓN Y ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL**

Para la definición y alcance del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" se ha tomado en cuenta lo indicado en la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CDOSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que dispuso el inicio del presente procedimiento tarifaria, según la cual:

- El servicio 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 (N<sub>2</sub>) y el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), 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 lo efectuó APMT, se verificará que no existan fugas de aire o gases en el contenedor.
- El servicio objeto 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 son las líneas navieras o sus representantes.

## **METODOLOGÍA**

Considerando lo señalado en el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN y en la Propuesta Tarifaria del Regulador, sobre la base de la información disponible y a lo señalado en el presente Informe

Tarifario, se considera que la metodología apropiada para la determinación de la tarifa del Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos es la de costos incrementales para una unidad de dicho servicio, en tanto que:

- El Servicio Especial es un servicio nuevo y no se dispone de información estadística acerca de su demanda. 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.
- La metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*) no resulta apropiada en la medida que se dispone de escasa información disponible (tres terminales portuarios que brindarían la modalidad conjunta de inyección de gases y de dos terminales portuarios que brindaría la modalidad individual de inyección de gases).
- 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, es posible estimar la tarifa considerando el costo incremental adicional de un servicio, tal como se efectuó en el procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
- 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 es posible obtener la información de costos para una operación de gasificado de contenedor.

#### PROPUESTA DE APMT

El Concesionario propuso que la tarifa por el Servicio Especial de "Gasificado de contenedores llenos" se fije por contenedor, para lo cual utilizó la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*. De ese modo, la tarifa propuesta por el Concesionario corresponde al promedio de la muestra seleccionada por APMT que incluye tres terminales portuarios y dos depósitos extraportuarios:

#### Tarifas propuestas por el Concesionario para el Servicio Especial de "Gasificado de contenedores llenos", según modalidad de provisión de gases (USD por contenedor, sin IGV)

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	
<b>Promedio</b>	<b>536,3 a/</b>	<b>518,3</b>	<b>105,0</b>

a/ Este valor corresponde al considerado por APMT; sin embargo, el promedio de los datos presentados asciende a USD 537,3 por contenedor.

Fuente: Carta N° 0336-2022 APMTC/LEG, recibida el 20 de abril de 2022.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### TARIFA CALCULADA POR EL OSITRÁN

Según el Artículo 1 del RETA, la regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público 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.

En esta línea, el artículo 2 del RETA, dispone que, entre otros, en ejercicio de la función reguladora, corresponde al Ositrán: (i) Establecer sistemas tarifarios, (ii) Fijar y revisar las tarifas o tarifas máximas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las ITUP, así como establecer las condiciones para su aplicación y revisión, (iii) Fijar y revisar las tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos en que el contrato de concesión así lo establezca, incluyendo la metodología, el periodo de vigencia o el periodo de revisión regular o extraordinario, de ser el caso, y (v) Establecer el conjunto de reglas y disposiciones a los que deberán sujetarse las Entidades Prestadoras en el establecimiento y aplicación de sus tarifas, de conformidad con el marco normativo y contractual aplicable.

Es preciso indicar que, conforme al artículo IV del Título Preliminar del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel tarifario máximo que debe ser considerado. Estos tres componentes forman parte de la presente fijación Tarifaria de Ositrán.

Bajo la metodología de costos incrementales, la tarifa que determine el Regulador incluye todos los costos adicionales que resulten estrictamente necesarios para la prestación del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos". En ese sentido, se incluyen los costos adicionales asociados a la mano de obra, materiales y mantenimiento necesarios para la provisión del servicio, siendo que no se incluyen los costos de inversión en equipamiento y sistemas que el Concesionario considera necesario adquirir en el futuro, en tanto que, a la fecha, el Concesionario ya cuenta con dicho equipamiento y sistemas en el TNM, por lo que estos no representan un costo adicional para la prestación del servicio.

Como parte del presente procedimiento tarifario se han recibido comentarios de APMT, APN y de miembros del Consejo Nacional de Usuarios de Puertos, los cuales tratan sobre el alcance del servicio, metodología utilizada para el cálculo de la tarifa, horas efectivas de trabajo mensual del personal, variación del precio de los gases, inclusión de montacargas alquilados para la prestación del servicio y unidad de cobro del servicio. Cabe señalar que dichos comentarios han sido evaluados como parte del presente procedimiento tarifario.

Considerando lo anterior y sobre la base de la información recabada durante este procedimiento tarifario, tal como se detalla en el presente Informe Tarifario, la unidad de cobro del servicio será por contenedor, la estructura tarifaria será en tres modalidades: i) modalidad vinculada con la inyección y provisión de N2 y CO2 en conjunto, ii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de N2 y, iii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de CO2. El nivel tarifario se presenta a continuación:

Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
<b>Tarifa (en USD por contenedor, sin IGV)</b>	<b>307,90</b>	<b>271,24</b>	<b>122,38</b>

*Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

La presente Tarifa no incluye IGV y tiene el carácter de Tarifa máxima, por lo que deberá ser reajustada después de doce (12) meses de vigencia mediante el mecanismo regulatorio RPI - X establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión.

El presente servicio debe ser incluido en la Canasta de Servicios Especiales en función a la nave establecida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN de fecha 09 de junio de 2021 porque se trata de un servicio demandado por las líneas navieras.

## I. 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 APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT o el Concesionario).
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)<sup>1</sup>, 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 al Ositrán, del documento "Propuesta del servicio especial Gasificado de contenedores llenos" (en adelante, la Propuesta del Servicio Especial), a través de la 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 con lo establecido en la 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. Cabe señalar que, en esa oportunidad, el Concesionario no formuló un pedido de confidencialidad de la información proporcionada.
5. Con fecha 21 de abril de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2021-CD-OSITRAN<sup>2</sup>, 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 del 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

---

<sup>1</sup> Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN.

<sup>2</sup> Al respecto, ver el siguiente enlace: <<https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/10/reso-016-2021-cd.pdf>> (último acceso: 26.10.2022).

características actuales del mercado, Indecopi concluye que ninguno de los servicios relevantes se prestaría 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 del 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 10 de agosto de 2021, mediante Carta N° 619-2021 APMTC/LEG, APMT expuso ante Indecopi, con copia a este Regulador, comentarios respecto de los mercados relevantes definidos en el Informe Técnico N° 42-2021-CLC-INDECOPI.
9. Mediante Oficio 010-2021/DLC-INDECOPI recibido el 07 de septiembre de 2021, Indecopi comunicó a este Regulador que a través de la Carta 140-2021/DLC-INDECOPI del 03 de septiembre de 2021 dirigida a APMT dio respuesta a la Carta N° 619-2021 APMTC/LEG.
10. 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 y solicitó también el establecimiento de tarifa provisional para el referido servicio. 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, al amparo de lo establecido en el Reglamento para el Ingreso, Determinación, Registro y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante Ositrán<sup>3</sup> (en adelante, el Reglamento de Confidencialidad del Ositrán).
11. En el marco de la solicitud de inicio de procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial bajo análisis, se solicitó a diversos terminales portuarios internacionales 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 a 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.

---

<sup>3</sup> Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD-OSITRAN.

- 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 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 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 Valparaíso de Chile, indicó que las actividades del servicio de "Inyección de Gases a Contenedores Refrigerados – TOS 148" incluyen 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.

- y. Con fecha 30 de septiembre de 2022, mediante correo electrónico, el Terminal Portuario de San Antonio – DP World San Antonio de Chile, indicó las actividades del servicio de “Ventilación de contenedores con gases interferentes” no incluye la inyección de gases al interior del contenedor.
12. 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 con el 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.
  13. 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 con el 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.
  14. Mediante Informe Conjunto N° 047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) del 02 de junio de 2022, se elevó a la Gerencia General del Ositrán el informe de evaluación del inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos”.
  15. Con fecha 08 de junio de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN, dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de APMT, del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, TNM). Además, mediante la mencionada Resolución también se declaró procedente la solicitud de aplicación de tarifa provisional para el referido servicio, estableciéndose los valores indicados en las conclusiones del Informe Conjunto N° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).
  16. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2022-CD-OSITRAN de fecha 08 de junio de 2022<sup>4</sup>, se declaró la confidencialidad, bajo supuesto de secreto comercial, de la identificación del depósito extraportuario extranjero que remitió la cotización presentada por APMT mediante Carta N° 0336-2022-APMTC/LEG y adjuntos, así como a través de las Cartas N° 362-2022-APMTC/LEG y N° 420-2022-APMTC/LEG. Asimismo, en dicha resolución se denegó el pedido de confidencialidad de la información relativa al precio por el servicio de gasificado de contenedores *reefer*, así como los precios cobrados por cada uno de ellos, presentes en la Carta N° 0336-2022-APMTC/LEG y adjuntos, así como en la Carta N° 362-2022-APMTC/LEG.
  17. Mediante Oficios N° 065, 066 y 067-2022-SCD-OSITRAN de fecha 10 de junio de 2022, la Secretaría de Consejo Directivo notificó al MTC, la APN y APMT, respectivamente, la resolución relativa al inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos”.

---

<sup>4</sup> Al respecto, ver el siguiente enlace: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/06/022-2022-cd-ositran.pdf>> (último acceso: 26.10.2022).

18. A través del Oficio N° 068-2022-SCD-OSITRAN del 10 de junio de 2022, la Secretaría de Consejo Directivo notificó a APMT la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2022-CD-OSITRAN relacionada con su solicitud de confidencialidad.
19. Mediante Escrito S/N del 04 de julio de 2022, APMT interpuso un recurso de reconsideración parcial en contra de la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN.
20. Por intermedio de correo electrónico de fecha 11 de julio de 2022, APMT solicitó el uso de la palabra ante la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con la finalidad de exponer el alcance y detalles de su recurso de reconsideración. Dicha reunión se llevó a cabo el 14 de julio de 2022 a través de la plataforma virtual MS Teams.
21. Mediante Informe Conjunto N° 076-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) se elevó a la Gerencia General el informe sobre el recurso de reconsideración interpuesto por el Concesionario en contra de la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN.
22. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 031-2022-CD-OSITRAN del 10 de agosto de 2022<sup>5</sup> se declaró improcedente el recurso de reconsideración interpuesto por APMT en contra de la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN.
23. Mediante Oficio N° 166-2022-GRE-OSITRAN notificado el 05 de septiembre de 2022 la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán solicitó al Concesionario información relativa a los recursos y actividades necesarios para la prestación del servicio de Gasificado de contenedores llenos.
24. Mediante Memorando N° 159-2022-GRE-OSITRAN del 12 de septiembre de 2022, se solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo para elevar la Propuesta Tarifaria del servicio de Gasificado de contenedores llenos. Dicha solicitud fue aprobada por la Gerencia General mediante Memorando N° 370-2022-GG-OSITRAN de fecha 12 de septiembre de 2022.
25. Mediante Carta N° 1068-2022-APMTC/LEG, recibida el 13 de septiembre de 2022, el Concesionario solicitó ampliación de plazo para presentar la información requerida mediante Oficio N° 166-2022-GRE-OSITRAN. Dicha ampliación fue otorgada mediante Oficio N° 171-2022-GRE-OSITRAN notificado el 14 de septiembre de 2022.
26. Mediante Carta N° 1134-2022-APMTC/LEG recibida el 26 de septiembre de 2022, el Concesionario dio respuesta al Oficio N° 166-2022-GRE-OSITRAN. Adicionalmente, mediante la referida carta, APMT presentó una solicitud para que se declare confidencial la información contenida en dicha carta, bajo el supuesto de secreto comercial, en el marco de lo establecido en el Reglamento de Confidencialidad del Ositrán.
27. Con fecha 29 de septiembre de 2022, la Gerencia de Asesoría Jurídica mediante Memorando N° 424-2022-GAJ-OSITRAN remitió la evaluación de los requisitos de forma de la solicitud de confidencialidad presentada por APMT en su Carta N° 1134-2022-APMTC/LEG.
28. Mediante Oficio N° 183-2022-GRE-OSITRAN del 30 de septiembre de 2022 se solicitó a APMT una precisión sobre su solicitud de confidencialidad. Dicho requerimiento fue atendido mediante Carta N° 1175-2022-APMTC/LEG, recibida el 03 de octubre de 2022, a través del cual, el Concesionario indicó que la solicitud de confidencialidad presentada mediante la Carta N° 1134-2022-APMTC/LEG se encontraba referida a la siguiente información: (i) información de lista de actividades proporcionada en el Cuadro N° 1; (ii) información proporcionada en el Cuadro N° 2 (cantidades de mano de obra); (iii) información

---

<sup>5</sup> Dicha resolución fue notificada al Concesionario mediante Oficio N° 084-2022-SCD-OSITRAN de fecha 12 de agosto de 2022.

proporcionada en el Cuadro N° 3 (cantidades de los insumos); (iv) información proporcionada en el Anexo 1, que en formato MS Excel, contiene la información de los cuadros citados en los tres puntos anteriores; e, (v) información proporcionada en el Anexo 2, que contiene información de boletas de pago y facturas en detalle de diversos costos.

29. Mediante Oficio N° 184-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 04 de octubre de 2022, se reiteró al Concesionario que remita la información solicitada en el Oficio N° 166-2022-GRE-OSITRAN conforme a lo indicado en este último oficio.
30. Mediante Carta N° 1194-2022-APMTC/LEG recibida el 05 de octubre de 2022, el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días adicionales para presentar la información solicitada en el Oficio N° 184-2022-GRE-OSITRAN. Dicha solicitud fue aprobada a través del Oficio N° 187-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 06 de octubre de 2022.
31. Con fecha 05 de octubre de 2022, funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán realizaron una visita al TNM a efectos conocer cómo se realiza la prestación del servicio de gasificado de contenedores llenos.
32. A solicitud de APMT, funcionarios del Ositrán y del Concesionario sostuvieron una reunión el día 11 de octubre de 2022 a través de la plataforma virtual MS Teams. En dicha reunión se absolvieron algunas consultas efectuadas por APMT sobre el requerimiento de información formulado mediante Oficio N° 184-2022-GRE-OSITRAN.
33. Mediante Carta N° 1221-2022-GRE-OSITRAN, recibida el 12 de octubre de 2022, el Concesionario precisó que la Carta N° 1175-2022-APMTC/LEG en sí misma no califica como confidencial, sino únicamente la información contenida en la Carta N° 1134-2022-APMTC/LEG.
34. Mediante Oficio N° 188-2022-GRE-OSITRAN notificado el 13 de octubre de 2022 se solicitó al Concesionario que absuelva algunas consultas sobre la información presentada en la Carta N° 1134-2022-APMT/LEG. Dichas consultas fueron respondidas mediante Carta N° 1242-2022-APMTC/LEG recibida el 17 de octubre de 2022.
35. Mediante la Carta N° 1222-2022-APMT/LEG, recibida el 13 de octubre de 2022, APMT remitió información parcial con el fin de atender el reiterativo de información solicitado mediante el Oficio N° 00184-2022-GRE-OSITRAN. Adicionalmente, APMT presentó una solicitud para que se declare confidencial la información contenida en dicha carta, bajo el supuesto de secreto comercial, en el marco de lo establecido en el Reglamento de Confidencialidad del Ositrán.
36. Mediante Memorando N° 451-2022-GAJ-OSITRAN de fecha 14 de octubre de 2022, la Gerencia de Asesoría Jurídica remitió su evaluación de los requisitos de forma de la solicitud de confidencialidad presentada por APMT en la Carta N° 1222-2022-APMTC/LEG.
37. Mediante Oficio N° 190-2022-GRE-OSITRAN notificado el 18 de octubre de 2022 se reiteró al Concesionario que remita la información de acuerdo con lo solicitado mediante los Oficios N° 184 y 171-2022-GRE-OSITRAN.
38. Mediante Oficio N° 191-2022-GRE-OSITRAN notificado el 19 de octubre de 2022 se solicitó al Concesionario una precisión sobre la solicitud de confidencialidad presentada en la Carta N° 1222-2022-APMTC/LEG<sup>6</sup>. Sobre ello, mediante Carta N° 1266-2022-APMTC/LEG recibida el 21 de octubre de 2022, el Concesionario precisó que su pedido de confidencialidad presentado mediante la Carta 1222-2022-APMTC/LEG se encontraba

---

<sup>6</sup> Adicionalmente, en el marco de la evaluación de la solicitud de confidencialidad, se le solicitó que explique algunos conceptos contenidos en la información remitida mediante la carta antes mencionada.

referida a (i) las 12 páginas de dicha carta (que contiene información sobre la representatividad de la información proporcionada, las inversiones que podrían ejecutar, la explicación de ciertos costos de mano de obra e insumos, la descripción de las actividades de la mano de obra y el sustento de su solicitud de confidencialidad), (ii) el Anexo 1 (archivo en formato MS Excel) – Entrega de información de gasificado (que contiene la lista de actividades para la prestación del servicio en cuestión, así como las cantidades de mano de obra e insumos), y, (iii) el Anexo 2 – Sustento de gastos y costos (que contiene boletas de pago de la mano de obra, facturas electrónicas de los insumos y otros, una orden de compra, una plan de mantenimiento de un insumo y la descripción de los costos)<sup>7</sup>.

39. Mediante Carta N° 1263-2022-APMTC/LEG recibida el 20 de octubre de 2022, APMT remitió información con el fin de atender el reiterativo de información solicitado mediante el Oficio N° 00190-2022-GRE-OSITRAN. Adicionalmente, APMT presentó una solicitud para que se declare confidencial la información contenida en dicha carta, bajo el supuesto de secreto comercial, en el marco de lo establecido en el Reglamento de Confidencialidad del Ositrán. Cabe señalar que la Carta N° 1263-2022-APMTC/LEG contiene información sobre los costos de determinados insumos, así como la explicación de las actividades de la mano de obra que, a juicio de APMT, han sido utilizados para la provisión del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos”. Además, la carta indicada posee 2 Anexos, siendo que el Anexo 1 (archivo en formato MS Excel) contiene la lista de actividades para la prestación del servicio en cuestión, así como las cantidades de mano de obra e insumos); y, el Anexo 2 contiene boletas de pago de la mano de obra, facturas electrónicas de los insumos y otros, órdenes de compra, planes de mantenimiento de un insumo, la descripción de los costos, cotizaciones y precios referenciales de algunos insumos.
40. Mediante Oficio N° 00192-2022-GRE-OSITRAN notificado el 24 de octubre de 2022 a APMT, se le reiteraron las consultas efectuadas mediante el Oficio N° 00191-2022-GRE-OSITRAN, en la medida de que no fueron respondidas por el Concesionario en su Carta N° 1266-2022-APMT/LEG.
41. A través de la Carta N° 1286-2022 APMT/LEG, recibida el 25 de octubre de 2022, APMT respondió el reiterativo de formulación de consultas efectuado mediante el Oficio N° 00192-2022-GRE-OSITRAN.
42. El 26 de octubre de 2022, mediante correos electrónicos de horas 16:29 y 19:03, APMT remitió al Ositrán el “Acta detallada de visita al Terminal Norte Multipropósito (TNM) del 05.10.2022”.
43. Mediante el Memorando N° 0471-2022-GAJ-OSITRAN, recibido el 26 de octubre de 2022, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán informó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán que la solicitud presentada por APMT mediante la Carta N° 1263-2022-APMTC/LEG cumple con los requisitos de forma previstos en el Reglamento de Confidencialidad del Ositrán, por lo que corresponde realizar la evaluación de fondo de dicha solicitud.
44. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0049-2022-CD-OSITRAN, de fecha 03 de noviembre de 2022, se dispuso la publicación de la Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” a ser brindado en el TNM (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Regulador o del Ositrán), en el portal institucional del Ositrán; y, asimismo, se ordenó la publicación de la propuesta de resolución de Consejo Directivo que aprueba la fijación tarifaria y su exposición de motivos, así como la publicación de la relación de documentos que sustentan la propuesta tarifaria, en el Diario Oficial “El Peruano” y en el portal institucional del Ositrán.

---

<sup>7</sup> Además, mediante la señalada Carta N° 1266-2022-APMT/LEG, el Concesionario manifestó dar por atendidas las consultas efectuadas por esta Gerencia mediante el Oficio N° 00191-2022-GRE-OSITRAN.

45. Adicionalmente, a través de la resolución mencionada en el párrafo precedente, el Consejo Directivo del Ositrán otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Ositrán; y, encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán realizar la convocatoria de la audiencia pública para que el Regulador exponga la Propuesta Tarifaria del Ositrán, de conformidad con los artículos 23, 24 y 25 del RETA.
46. Respecto a las solicitudes de confidencialidad presentadas por APMT mediante la Carta N°1134-2022 APMTC/LEG, la Carta N°1222-2022 APMTC/LEG y la Carta N° 1263-2022 APMTC/LEG, por intermedio de la Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2022-CD-OSITRAN, notificada al Concesionario con fecha del 04 de noviembre de 2022 y sustentada en el Informe N° 0093-2022-GRE-OSITRAN, el máximo órgano de este Organismo Regulador determinó, entre otros:
- “Artículo 2°.- Declarar la confidencialidad, bajo el supuesto de secreto comercial, de la siguiente información de la Carta N°1134-2022 APMTC/LEG, la Carta N°1222-2022 APMTC/LEG y la Carta N° 1263-2022 APMTC/LEG:**
- a) Información sobre el tipo de trabajador contenida en las Cartas N°1134-2022-APMTC/LEG, N° 1222-2022-APMTC/LEG y N°1263-2022-APMTC/LEG.
- b) Información relativa a los datos de identificación de los proveedores y condiciones de venta de las facturas electrónicas y de las órdenes de compra (con excepción de la información relativa a la descripción del bien o servicio, unidad de medida, moneda, precio unitario antes y después de impuestos, los datos del comprador y el periodo de prestación del servicio, de ser el caso) de las Cartas N°1134-2022-APMTC/LEG, N°1222-2022-APMTC/LEG y N°1263-2022-APMTC/LEG.
- c) La identificación del proveedor - razón social, datos de contacto y representantes – y los códigos de la descripción de las actividades de la cotización ubicada en la Carta N° 1263-2022-APMTC/LEG.
- Artículo 3°.- Denegar la confidencialidad, bajo el supuesto de secreto comercial, de la información de la Carta N°1134-2022 APMTC/LEG, la Carta N°1222-2022 APMTC/LEG y la Carta N°1263-2022 APMTC/LEG distinta a aquella mencionada en el Artículo 2° de la presente Resolución”.**
47. Mediante el Oficio N° 00421-2022-GG-OSITRAN, del 09 de noviembre de 2022, la Gerencia General del Ositrán se dirigió al Concesionario con el fin de que este indique de manera expresa si requiere que la información del “Acta detallada de visita al Terminal Norte Multipropósito (TNM) del 05.10.2022” sea tratada como confidencial, ello, en la medida de que, con ocasión de sus correos electrónicos del 26 de octubre de 2022, el Concesionario remitió el Acta señalada consignando en la parte inferior izquierda de todas sus páginas la anotación “Clasificación: Confidential”, no obstante, no se apreciaba que haya formulado de forma expresa alguna solicitud de confidencialidad sobre dicha información, ni tampoco que haya cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 9 del Reglamento de Confidencialidad del Ositrán.
48. Por intermedio de la Carta N° 1367-2022 APMTC/LEG de fecha del 11 de noviembre de 2022, el Concesionario respondió el Oficio N° 00421-2022-GG-OSITRAN indicando que la anotación “Clasificación: Confidential” sería parte de un error involuntario y que, en consecuencia, de manera expresa informan que no requieren que dicha información sea tratada como confidencial.
49. Mediante la Carta S/N (NT 2022124257) del 24 de noviembre de 2022, APMT interpuso un recurso de reconsideración contra la denegatoria de confidencialidad establecida en el Artículo 3 de la Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2022-CD-OSITRAN, con la finalidad de que se declare la confidencialidad de la información contenida en las Cartas N° 1134-2022 APMTC/LEG, N° 1222-2022 APMTC/LEG y N° 1263-2022 APMTC/LEG.

50. Con fecha del 05 de diciembre de 2022, se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Virtual N° 76 del Consejo de Usuarios de Puertos, en la cual se brindó un alcance respecto a los criterios, estudios y metodología que sirvieron de base para la elaboración del Informe que sustenta la Propuesta Tarifaria del Regulador.
51. El 07 de diciembre de 2022, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N° 0049-2022-CD-OSITRAN y el artículo 25 del RETA, se llevó a cabo la audiencia pública.
52. El 12 de diciembre de 2022, mediante la Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG, APMT presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
53. El 14 de diciembre de 2022, mediante la Carta N° 1409-2022-APN-GG-DIPLA, la Autoridad Portuaria Nacional presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
54. A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0061-2022-CD-OSITRAN del 14 de diciembre de 2022, sustentada en el Informe Conjunto N° 00157-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, el Consejo Directivo del Ositrán declaró infundado en todos sus extremos el Recurso de Reconsideración interpuesto por APM Terminals Callao S.A., a través de su Carta S/N (NT 2022124257), contra el artículo 3 de la Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2022-CD-OSITRAN, dando por agotada la vía administrativa.
55. Mediante Oficio N° 001-2023-GRE-OSITRAN, notificado el 03 de enero de 2023 al Concesionario, se le solicitó que remitiera información sustentatoria a fin de evaluar los comentarios recibidos a la Propuesta Tarifaria del Regulador, para tales efectos, se le concedió un plazo de cinco (5) días hábiles.
56. A través del Memorando N° 00002-2023-GRE-OSITRAN, de fecha del 04 de enero de 2023, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia General del Ositrán que, en virtud de lo establecido en el artículo 28 del RETA, concediera una ampliación del plazo para la elevación del Informe Tarifario y los documentos que corresponden (proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el mencionado informe, la exposición de motivos correspondiente y la matriz de comentarios formulados por los interesados a la Propuesta Tarifaria del Regulador).
57. Con fecha del 04 de enero de 2023, por intermedio del Memorando N° 00008-2023-GG-OSITRAN, la Gerencia General de Ositrán otorgó la prórroga solicitada mediante el Memorando N° 00002-2023-GRE-OSITRAN por quince (15) días hábiles adicionales, estableciendo que el nuevo plazo vence indefectiblemente el 26 de enero de 2023.
58. Con fecha del 04 de enero de 2023, mediante Carta N° 016-2023-APMTC/LEG, el Concesionario solicitó una ampliación de plazo por diez (10) días hábiles con la finalidad de presentar la información requerida por el Ositrán a través del Oficio N° 001-2023-GRE-OSITRAN.
59. Mediante Oficio N° 007-2023-GRE-OSITRAN, notificado el 06 de enero de 2023 al Concesionario, se dio respuesta a la Carta N° 016-2023-APMTC/LEG, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles adicionales al plazo original, por lo que, el vencimiento se produciría el 17 de enero de 2023.
60. Mediante Cartas N° 109 y 127-2023 APMTC/LEG recibidas el 17 y 19 de enero de 2023 respectivamente, el Concesionario dio respuesta al Oficio N° 001-2023-GRE-OSITRAN. Asimismo, en la Carta N° 109-2023 APMTC/LEG se solicita la confidencialidad de los contratos de trabajo de su Anexo 1, de las facturas de su Anexo 2, del Archivo MS Excel de su Anexo 3, del Archivo MS Excel de su Anexo 4 y de los nuevos precios de gases comunicados por su empresa proveedora de APMT.

61. Cabe señalar que, a la fecha de emisión del presente informe, la solicitud de confidencialidad presentada por APMT mediante la Carta N° 109-2023 APMTC/LEG se encuentra en trámite, por lo que, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad del Ositrán, la información materia del pedido de confidencialidad debe ser tratada como tal mientras no quede consentida en la vía administrativa un pronunciamiento que declare lo contrario.

## II. MARCO LEGAL

### II.1. Alcance de la función reguladora del Ositrán

62. El literal b) del numeral 3.1<sup>8</sup> 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.
63. El numeral 3.1<sup>9</sup> del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, establece que el Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.
64. Asimismo, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la referida Ley atribuye al Ositrán la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, fijando las tarifas correspondientes en los casos en que no exista competencia en el mercado; y, en el caso que exista un Contrato de Concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste pueda contener.

#### **"Artículo 7.- Funciones**

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

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

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

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

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

(...)"

[Énfasis y subrayado agregados.]

---

<sup>8</sup> **"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;"

<sup>9</sup> **"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, cautelandos 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.

(...)"

65. El artículo 10<sup>10</sup> del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, y sus modificatorias, establece que el Regulador se encuentra facultado para ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios. Por otro lado, el artículo 16 del mencionado dispositivo señala que por la función reguladora el Ositrán fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
66. Cabe resaltar, adicionalmente, que el artículo 17<sup>11</sup> 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 de la Gerencia de Asesoría Jurídica, que tiene a su cargo la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento tarifario.
67. De otro lado, es pertinente señalar que el numeral 21.1 del artículo 21 de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por Ley N° 27943, (en adelante, Ley del SPN), señala que le corresponde al Ositrán:
- (i) Regular el sistema tarifario de los mercados derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público en los que no hay libre competencia.
  - (ii) Supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes aplicables.
68. En lo que respecta a la contraprestación por el uso de bienes portuarios de uso público, el artículo 13 de la Ley del SPN, establece lo siguiente:
- (i) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca el Ositrán.
  - (ii) La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.
69. Como puede observarse, tanto el marco normativo del Ositrán como la Ley del SPN le reconocen competencia para fijar tarifas en los mercados de servicios portuarios donde no exista competencia.

---

<sup>10</sup> **“Artículo 10.- Funciones del OSITRAN**

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

<sup>11</sup> **“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 a 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.*

## II.2. Del Marco Contractual

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

### **"RÉGIMEN ECONÓMICO: TARIFAS Y PRECIO**

(...)

- 8.23 *Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda.*

(...)

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

71. 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 no previstos en el Contrato de Concesión y de servicios nuevos. En la misma línea, la Cláusula 14.7 del Contrato de Concesión reconoce que el Regulador "(...) está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato de Concesión y las Leyes y Disposiciones Aplicables, de conformidad con la Ley N° 26917 y las demás normas de la legislación vigente o las que las sustituyan o modifiquen".
72. De lo expuesto, el Contrato de Concesión establece el procedimiento para la fijación de la tarifa. Asimismo, reconoce que es el Ositrán el encargado de fijar tarifas, en concordancia con las funciones asignadas por el marco normativo, en especial la relacionada a la función reguladora en el ámbito portuario.

## II.3. Del Reglamento General de Tarifas del Ositrán

73. Por su parte, el artículo 1<sup>12</sup> 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.

<sup>12</sup> **"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."*

74. Asimismo, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 4<sup>13</sup> y 11<sup>14</sup> 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.
75. Es importante señalar que, de acuerdo con el artículo III del Título Preliminar del RETA, este es de aplicación supletoria a lo establecido en los Contratos de Concesión de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público. Asimismo, dispone que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el RETA y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.

**"Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento**

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

76. En dicha línea, el artículo 39 del RETA<sup>15</sup> 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.
77. Es preciso indicar también que el artículo 39 del RETA precisa que dicho artículo aplica en tanto no contravenga las disposiciones establecidas en los contratos de concesión o cuando dichos contratos contemplen un procedimiento tarifario específico. De esta manera, en el presente caso, 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 el Concesionario no se prestará en condiciones de competencia).

<sup>13</sup> "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."*

<sup>14</sup> "Artículo 11.- Regímenes tarifarios

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

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

<sup>15</sup> "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."*

78. En consecuencia, en virtud de la normativa expuesta precedentemente, podemos afirmar lo siguiente:

- (i) De acuerdo con el RETA, el Ositrán tiene competencia para regular los servicios derivados de la explotación de infraestructura portuaria.
- (ii) El RETA es de aplicación supletoria a las disposiciones contenidas en el Contrato de Concesión, es decir, en aquellas materias no desarrolladas por el Contrato o desarrolladas parcialmente.
- (iii) Conforme a lo dispuesto por 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.

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

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

*“1.23.98. Servicios Especiales*

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

*“1.23.99. Servicios Estándar*

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

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

**“8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR<sup>16</sup>**

*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*

---

<sup>16</sup> Al respecto, debemos precisar que mediante Resolución de Consejo Directivo 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 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 (...).

81. En relación con los Servicios Especiales, la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión establece su alcance de la siguiente manera:

**“8.20. SERVICIOS ESPECIALES**

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

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

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

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

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

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

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

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

(...)"

[Énfasis y subrayado agregados.]

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

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

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

**a) Inicio del procedimiento a instancia de parte**

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

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

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

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

86. 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.
87. Asimismo, el artículo 18 del RETA establece el procedimiento de inicio de fijación tarifaria, disponiendo que el mismo cuenta con una etapa para evaluar la admisibilidad de la solicitud, cuyo plazo máximo es de cinco (05) días contados desde el día siguiente de recibida dicha solicitud y una etapa para la evaluación de su procedencia, con un plazo máximo de treinta (30) días de recibida la solicitud completa por parte de la Entidad Prestadora. Por otra parte, el mencionado artículo establece que en caso se requiera información para la evaluación de procedencia de la solicitud de inicio de fijación tarifaria, se suspende el cómputo del plazo de treinta (30) días hábiles antes indicado:

**“Artículo 18.- Inicio del procedimiento de parte**

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

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

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

88. Sobre el particular, en el presente caso, se cumplió con la etapa de admisibilidad de la solicitud, así como con la etapa de evaluación de procedencia conforme a lo establecido por el RETA, tal como se detalla a continuación:

- ✓ El 20 de abril de 2022, mediante Carta N° 0336-2022-APMTC/LEG, APMT solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial de “Gasificado de contenedores”. Asimismo, APMT indicó que presentaba su solicitud y propuesta tarifaria con la finalidad que el Ositrán inicie el proceso de fijación tarifaria, de conformidad

con lo dispuesto en la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión y los artículos 17 y 18 del RETA.

- ✓ Mediante comunicaciones efectuadas entre el 03 y 30 de mayo de 2022 se solicitó información relacionada con el servicio de “Gasificado de contenedores llenos” a los siguientes terminales portuarios: (i) Regional de Cartagena S.A. de Colombia, (ii) Puerto de Aguas Profundas – Posorja DP World de Ecuador, (iii) Talcahuano Terminal Portuario de Chile, (iv) Terminal de Contenedores de Buenaventura en Colombia, (v) Sociedad Portuaria Puerto Caldera S.A. de Costa Rica, (vi) Iquique Terminal Portuario de Chile, (vii) Florida International Terminal de Estados Unidos, (viii) Puerto Coronel de Chile, (ix) Puerto Lirquén – DP World Lirquén de Chile, (x) Terminal Portuario Sun Kwang Co. De Corea del Sur, (xi) Terminal Portuario Pacífico Sur de Valparaíso de Chile y (xii) Terminal Portuario de San Antonio – DP World San Antonio de Chile.
- ✓ Mediante Oficio N° 0096-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 17 de mayo de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos en aplicación del numeral 18.4 del artículo 18 del RETA formuló a DP World Callao un requerimiento de información relacionado al servicio Gasificado de contenedores llenos, otorgando para tal efecto un plazo de tres (3) días hábiles.
- ✓ Asimismo, con Oficio N° 0097-2022-GRE-OSITRAN, notificado el 16 de mayo de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos en aplicación del numeral 18.4 del artículo 18 del RETA formuló a TPE un requerimiento de información relacionado al Servicio Gasificado de contenedores llenos, otorgando para tal efecto un plazo de tres (3) 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.
- ✓ Mediante Cartas DALC.DPWC.128.2022 y N° 089-2022-TPE/GG recibidas el 20 y 27 de mayo de 2022, DP World Callao y TPE, respectivamente, remitieron la información solicitada.
- ✓ El 02 de junio de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante el cual se recomienda el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de la Entidad Prestadora, del Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos”.
- ✓ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0021-2022-CD-OSITRAN<sup>17</sup> del 08 de junio de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de APMT, del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

## **b) Elaboración de la Propuesta tarifaria del Regulador**

89. Conforme a lo señalado en el numeral 19.1<sup>18</sup> del artículo 19 del RETA, luego de notificado a la Entidad Prestadora el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos cuenta con un plazo de sesenta (60) días hábiles, excepcionalmente prorrogables por un periodo de treinta (30) días hábiles adicionales, para

<sup>17</sup> Sustentado con el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) de fecha 02 de junio de 2022.

<sup>18</sup> **“Artículo 19.- Elaboración de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán**  
19.1. En un plazo de sesenta (60) días, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días, contados desde el día siguiente de la notificación de la resolución de inicio a la Entidad Prestadora conforme al inciso 18.6 del artículo 18 del presente Reglamento, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenta a la Gerencia General el informe que sustenta la propuesta de fijación o revisión tarifaria, adjuntando la información a que se refiere el artículo 20 del Reglamento.”

presentar ante la Gerencia General la propuesta tarifaria, adjuntando la información a la que se refiere el numeral 20.2 del artículo 20 del RETA para la publicación de dicha propuesta tarifaria<sup>19</sup>.

90. En ese marco, cabe precisar que, mediante Memorando N° 00370-2022-GG-OSITRAN de fecha 12 de septiembre de 2022, la Gerencia General del Ositrán concedió el plazo de treinta (30) días hábiles adicionales para la remisión de la propuesta tarifaria solicitado por Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante el Memorando N° 159-2022-GRE-OSITRAN.
91. Mediante el Memorando N° 00185-2022-GRE-OSITRAN de fecha 26 de octubre de 2022, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General la Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" a ser brindado en el TNM, la propuesta de resolución tarifaria del Consejo Directivo, la exposición de motivos y la relación de documentos que sustentan la propuesta.
92. Luego, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0049-2022-CD-OSITRAN, de fecha 03 de noviembre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán, entre otros, aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador. Asimismo, en dicha resolución, el Consejo Directivo dispuso un plazo de veinte (20) días hábiles, para que los interesados remitan por escrito sus comentarios o sugerencias; y, encargó a la Gerencia de Atención al Usuario del Ositrán la organización de la Audiencia Pública y la realización de la convocatoria de la Audiencia Pública de conformidad con lo establecido en los artículos 23, 24 y 25 del RETA.

**c) Audiencia Pública**

93. Al respecto el artículo 22<sup>20</sup> del RETA establece que en la Audiencia Pública el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta tarifaria del Ositrán y recibe los comentarios verbales de los interesados.
94. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 23<sup>21</sup> del RETA, el Ositrán convoca a la audiencia pública a los usuarios, a los miembros de los Consejos de Usuarios y otros interesados, con una anticipación no menor a cinco (05) días de la fecha que se establezca para la realización de la audiencia pública. Igualmente, el mencionado artículo dispone que el Ositrán remite a la Entidad Prestadora la documentación relativa a la convocatoria de la

---

<sup>19</sup> **"Artículo 20.- Publicación de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán**  
(...)

20.2. La resolución señalada en el numeral anterior debe ser publicada en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con la siguiente información:

- a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria.
- b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.
- c) Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.
- d) Información sobre la fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente (s).
- e) Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán"

<sup>20</sup> **"Artículo 22.- Audiencia pública**

En la audiencia pública, el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta tarifaria del Ositrán, y recibe los comentarios verbales de los interesados. La audiencia pública se realiza dentro del plazo establecido para la recepción de comentarios y de acuerdo con el procedimiento previsto en los artículos 21 y 25 del presente Reglamento."

<sup>21</sup> **"Artículo 23.- Convocatoria de la audiencia pública**

23.1. El Ositrán convoca a la audiencia pública a los usuarios, a los miembros de los Consejos de Usuarios, y otros interesados, con una anticipación no menor a cinco (05) días de la fecha que se establezca para la realización de la audiencia pública.

23.2. Asimismo, el Ositrán remite a la Entidad Prestadora la documentación relativa a la convocatoria de la audiencia pública con el fin que dicha información sea publicada en todos los locales de la Entidad Prestadora en los que se preste el servicio materia del procedimiento tarifario, así como en la página web de la Entidad Prestadora. 23.3. Adicionalmente, el Ositrán difunde la referida convocatoria a través de su portal institucional y otros medios de difusión que estime pertinente."

audiencia pública con el fin que dicha información sea publicada en todos los locales de la Entidad Prestadora en los que se preste el servicio materia del procedimiento tarifario, así como en la página web de la Entidad Prestadora. Adicionalmente, el Ositrán difunde la referida convocatoria a través de su portal institucional.

95. En ese marco, cabe precisar que el 10 de noviembre de 2022, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" la Resolución de Consejo Directivo N° 0049-2022-CD-OSITRAN mediante la cual, entre otros, se aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador. Asimismo, se publicó el Proyecto de Resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria, la exposición de motivos del proyecto de resolución previamente indicado, la relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria, la información sobre el órgano encargado de convocar la audiencia pública correspondiente y el plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán. Igualmente, se publicó en la página web del Ositrán la Resolución de Consejo Directivo N° 0049-2022-CD-OSITRAN conjuntamente con los documentos establecidos en el artículo 20 del RETA.
96. Con fecha 29 de noviembre de 2022, se efectuó la publicación del Aviso de Convocatoria de la audiencia pública en el Boletín Oficial del Diario Oficial "El Peruano".
97. El 05 de diciembre de 2022, se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Virtual N° 76 del Consejo de Usuarios de Puertos, en la cual se brindó un alcance respecto a los criterios, estudios y metodología que sirvieron de base para la elaboración del Informe que sustenta la Propuesta Tarifaria del Regulador, y se recibieron consultas de parte de los integrantes de dicho consejo.
98. Con fecha 07 de diciembre de 2022, se llevó a cabo la Audiencia Pública, a través de la plataforma informática "Microsoft Teams", en la que el Ositrán presentó la Propuesta Tarifaria del Regulador y recibió un comentario.
99. El 12 de diciembre de 2022, mediante la Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG, APMT presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
100. El 14 de diciembre de 2022, mediante la Carta N° 1409-2022-APN-GG-DIPLA, la APN presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán;
101. Cabe señalar que, de acuerdo con el numeral 21.2<sup>22</sup> del artículo 21 del RETA, los comentarios formulados por los interesados tienen carácter no vinculante para el Ositrán.

#### **d) Aprobación del Informe Tarifario del Ositrán**

102. El numeral 28.1 del artículo 28 del RETA establece que en un plazo de quince (15) días de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán establecido en el numeral 21.1 del artículo 21 del RETA, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando los siguientes documentos: (i) el proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final; (ii) la exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior; y, (iii) la matriz de los comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.

---

<sup>22</sup> "Artículo 21.- Plazo para la recepción de comentarios a la propuesta de fijación o revisión tarifaria del Ositrán (...)

21.2. Los comentarios o aportes escritos presentados por los interesados deben estar referidos a la propuesta tarifaria del Ositrán. Dichos comentarios o aportes no tienen carácter vinculante."

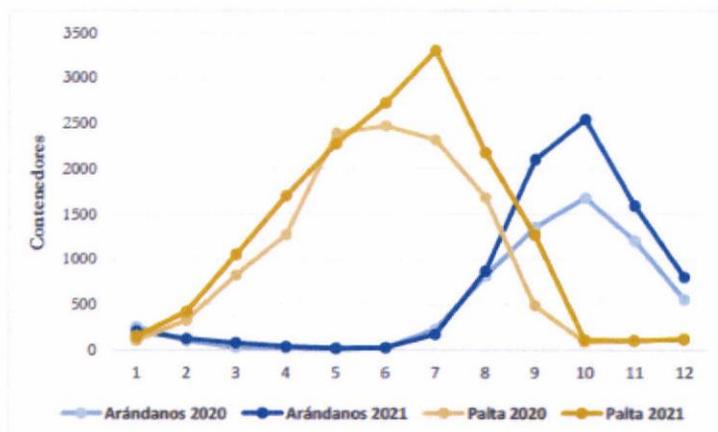
103. Por su parte, la Gerencia General cuenta con un plazo de cinco (5) días hábiles para remitir el informe y los documentos señalados en el numeral 28.1 del artículo 28 del RETA al Consejo Directivo del Ositrán, órgano que, en el plazo de quince (15) días hábiles, en caso no tenga observaciones, emitirá la resolución tarifaria correspondiente.
104. En ese sentido, considerando que el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán venció el 12 de diciembre de 2022, el trámite del presente procedimiento de fijación tarifaria se encuentra en la etapa de aprobación del Informe Tarifario del Ositrán, y, dentro de los plazos establecidos por el RETA.
105. Por lo tanto, el presente procedimiento de fijación tarifaria ha seguido el procedimiento establecido en el RETA, siendo así, corresponde que el presente Informe Tarifario sea elevado a la Gerencia General del Ositrán.

### **III. DEFINICIÓN Y ALCANCE DEL SERVICIO ESPECIAL**

106. Con el fin de determinar los alcances de la tarifa a ser fijada, es necesario precisar las actividades consideradas dentro del Servicio Especial conforme a lo indicado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0021-2022-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), mediante la cual el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del presente procedimiento de fijación tarifaria.
107. Al respecto, cabe mencionar que, de acuerdo con la evaluación de condiciones de competencia llevada a cabo por el Indecopi, en la prestación del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" es posible identificar dos servicios relevantes, según el tipo de tráfico que se trate (exportación y transbordo), ninguno de los cuales se prestaría en condiciones de competencia.
108. Así pues, el servicio objeto de fijación tarifaria 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 (N<sub>2</sub>) y el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), 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 lo efectuó APMT, se verificará que no existan fugas de aire o gases en el contenedor.
109. Cabe mencionar que, de acuerdo con la Propuesta de Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos presentada por el Concesionario, este servicio no incluye las actividades de movilización extra del contenedor, es decir, no incluye el traslado del contenedor desde el patio de almacenamiento hacia la zona en la cual se realizará el gasificado del contenedor o viceversa, en tanto que dichos movimientos extras del contenedor forman parte del servicio de Movimiento en el terminal establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
110. El servicio objeto 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 son las líneas navieras o sus representantes.
111. De otro lado, respecto de la información disponible sobre la demanda potencial del servicio de gasificado de contenedor lleno, el Concesionario ha precisado que 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.

112. 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 2022.
113. 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 de gasificado de contenedores llenos al 25% de estos, lo cual representaría una demanda anual de 557 contenedores<sup>23</sup>.
114. En el Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional realizado el 05 de diciembre de 2022, se expuso la Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" en el TNM, recibiendo los siguientes comentarios:

<sup>23</sup> Cabe señalar que la estimación efectuada por APMT en términos mensuales se encuentra por debajo de la cantidad promedio mensual de servicios brindados durante los meses en los que se brindaron servicios de gasificado en el TMS y el TPP, 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.

## Comentario y posición de las Gerencias 1

### Comentario de Cristian Calderón Rodríguez – Sociedad Nacional de Pesquería (en adelante, SNP):

- a. *“Si yo solicito este servicio como queda mi relación por ejemplo para ingresar la cita, tengo alguna prioridad para ingresar el contenedor a la terminal vs otro que no esté solicitando este servicio, o sea, ¿va a alterar el sistema de citas?”*
- b. *“El cut off o los tiempos libres de periodo de almacenamiento que me da para la entrega para la carga del contenedor ¿también tiene algún [sic] se exceptúa de estos tiempos mientras se está brindando este servicio o se con [sic] sigue corriendo?”*
- c. *“¿El servicio está abierto a cualquier usuario, un agente de carga, o solamente lo pide la naviera o lo puede solicitar el exportador? Y, en todo caso, sea quien sea lo solicite ¿puedo por acuerdo que lo pague otra persona distinta al que lo solicita?, si es una venta de “x” o un incoterm en el que el comprador asume el pago yo puedo solicitarlo, pero el comprador lo paga o su representante en Lima, ¿está asociado a quien lo solicita debe pagarlo?”*

### Posición de las Gerencias

115. Respecto de la primera consulta del Sr. Calderón, cabe recordar que el alcance del Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos” propuesto por APMT no contempla que el Concesionario otorgue alguna prioridad para el ingreso de contenedores que requieran ser gasificados en el TNM.
116. De manera similar, con relación a la segunda consulta del Sr. Calderón, debe indicarse que el alcance del servicio bajo análisis no contiene indicaciones respecto de alguna modificación del *cut off* asociada a la prestación del servicio de gasificado; ello sin perjuicio de que, el Concesionario pueda evaluar su modificación a futuro.
117. Sobre la tercera consulta, de acuerdo con lo señalado en la Propuesta de Servicio Especial de APMT, *“los demandantes (clientes) y responsables del pago del servicio especial bajo análisis son las líneas navieras (o sus representantes) ya que son las dueñas del contenedor y son las que solicitan el gasificado a los contenedores”*. En ese sentido, la línea naviera o su representante será la responsable de solicitar y pagar el servicio de gasificado ante el Concesionario.
118. En virtud de lo anterior, **se dan por atendidos los comentarios del Sr. Calderón.**

## Comentario y posición de las Gerencias 2

### Comentario de Eleodoro Lastra Gomero – Asociación Automotriz del Perú (AAP) y Cristian Calderón Rodríguez – SNP, respectivamente:

- a. *“¿En qué momento se hace el llenado del gas? ¿ya previo al embarque o se puede hacer en cualquier momento? Porque hay que tener en cuenta que tiene que pasar por el aforo de Aduanas. Si le sale que tiene canal rojo de verificación se tendría que abrir el contenedor, eso por el tema de control de narcotráfico ¿Esto no podría ser hecho fuera de las instalaciones, tiene que ser hecha dentro de la zona portuaria ya previo al embarque después de haber pasado por Aduanas y todas esas cosas?”*
- b. *“Dentro del terminal hay un periodo de autorizaciones de frontera, o sea el levante aduanero y la carga esta lista para embarque ¿Cuándo esta lista para el embarque paso la gasificación? o ¿puedo pasar la gasificación antes de que la Aduana de levante? Porque va a ser en el puerto, sí lo sabemos, pero la pregunta de Eleodoro es específicamente si está lista para el embarque o no.”*

### Posición de las Gerencias

119. Sobre el particular, cabe recordar en primer lugar que, de acuerdo con lo señalado por APMT en su Propuesta Tarifaria, "(...) el servicio bajo análisis se prestará dentro de las instalaciones del Terminal Norte. Específicamente, la provisión del servicio se realizará en una zona especial (actualmente conocido como Almacén N° 9)". En efecto, en línea con ello, durante la visita de inspección realizada al TNM por representantes de este Regulador realizada el 05 de octubre de 2022, funcionarios de APMT señalaron que el servicio de gasificado se lleva a cabo en dicha zona que es conocida como Value Added Services – VAS para todos aquellos contenedores que requieran el gasificado a fin de obtener una atmósfera controlada y la conservación adecuada de su mercancía durante el recorrido de largas distancias, ello de acuerdo con el alcance del Servicio Especial bajo análisis.
120. En segundo lugar, cabe destacar que, el "canal rojo" al que hace referencia el Sr. Lastra, según el Procedimiento General Depósito Aduanero, DESPA-PG.03 (versión 6), se define como:

"(...)

2.Los canales de control son:

(...)

**c) Canal rojo: la mercancía se encuentra sujeta a reconocimiento físico de acuerdo con lo previsto en el procedimiento específico "Reconocimiento físico – extracción y análisis de muestras" DESPA-PE.00.03.**

*El despachador de aduana puede solicitar el reconocimiento físico de las mercancías de una DAM seleccionada a canal verde o naranja cuando estas se encuentran en el depósito temporal o en el depósito aduanero, hasta antes de otorgado el levante.*

(...)"

[El subrayado y énfasis es nuestro.]

121. Es decir, la carga, por ejemplo, aquella contenida en un contenedor *reefer*, previo al embarque podría ser sujeta de inspección física por parte del despachador de aduana.
122. En esa línea, en la entrevista del 07.05.2021 entre el Indecopi y APMT, reseñada en el Informe Técnico N° 00042-2021-CLC/INDECOPI, se señaló lo siguiente:

**"Secretaría Técnica: ¿Existe alguna diferencia para segmentar mercado cuando se usa APM como depósito temporal o como terminal portuario?"**

**APM: En este caso no, porque en otros servicios que hemos mandado la solicitud era sobre temas aduaneros básicamente, el canal rojo necesariamente debe ir al depósito temporal, ahí se segmentaba el mercado, por eso, en temas de canal BOE era distinto (...). Pero en este caso, el servicio se puede dar tanto en terminal portuario como en depósito temporal."**

[El subrayado y énfasis es nuestro]

123. En vista de lo anterior, resulta coherente señalar que el gasificado del contenedor tendría que realizarse luego de haber pasado por todos los registros, inspecciones y autorizaciones de aduanas, así como autorizaciones del Servicio Nacional de Sanidad Agraria del Perú (en adelante, Senasa), según corresponda por tipo de producto y/o destino, para que, luego de ello, el contenedor no se deba volver a abrir<sup>24</sup>. Ello en la medida que el gasificado requiere que no existan fugas de aire o de los gases inyectados al interior del contenedor para que dichos gases cumplan con su función de retrasar la maduración de la mercancía para el

<sup>24</sup> Ello sin perjuicio de que, la línea naviera que demanda el servicio tiene la facultad de solicitar el servicio de gasificado sea en el terminal portuario o en un depósito temporal extraportuario, pues, tal y como ha sido señalado anteriormente, en su Informe Técnico N° 00042-2021-CLC/INDECOPI, el Indecopi concluyó, entre otros, que el Servicio Especial de Gasificado en el caso de los contenedores *reefer* de exportación también puede ser brindado en los depósitos temporales extraportuarios.

recorrido de largas distancias<sup>25</sup>; por lo que, cuando la línea naviera solicita el servicio de gasificado a APMT, este tendría que realizarse luego de pasar por aquellas autorizaciones necesarias y requeridas, a fin de que el contenedor esté completamente sellado y listo para su posterior embarque. Sin perjuicio de ello, es importante mencionar que, de conformidad con lo señalado en la Artículo 2 del Reglamento de la Ley de Aduanas, la autoridad aduanera tiene la potestad de realizar acciones de control extraordinario, las cuales pueden efectuarse antes, durante o después de realizado el trámite de despacho.

124. En virtud de lo anterior, **se dan por atendidos los comentarios del Sr. Lastra Gomero y del Sr. Calderón**, sobre estos puntos.

### **Comentario y posición de las Gerencias 3**

#### **Comentario de Moisés José Woll Aste – Asociación Marítima del Perú (Asmarpe):**

- a. *“¿En este proceso han consultado o levantado información directamente con las líneas navieras? Porque yo tengo entendido que el gasificado de contenedores no se hace normalmente en el puerto, todo lo contrario, se hace cuando el contenedor es llenado en planta, pasa la inspección en planta de Senasa, se cierra y se precinta y sale directo al puerto para embarque ya no se toca ese contenedor hasta que llega a su destino y lo recibe el consignatario. Tengo entendido que este servicio es un servicio más o menos de emergencia cuando el contenedor bota alguna alarma que indique que puede haber fuga de alguno de los gases, es cuando se va a solicitar este servicio porque normalmente no se hace en puerto, normalmente no se hace dentro de las instalaciones ya sea de DP o APM.*

*No estoy en el día de día de las operaciones y sugiero que ustedes consulten, si no lo han hecho, con un grupo amplio de líneas navieras para que vean como es el proceso, porque finalmente no olvidemos que la responsabilidad del contenedor lo va a tener la naviera, si la mercadería llega en mal estado y si el cliente presenta un reclamo se lo va a presentar a la naviera, entonces es bien importante que tomen en consideración como es que hoy se está operando los contenedores que requieren la atmosfera controlada.”*

- b. *“El exportador le envía a la naviera una solicitud de embarque con las indicaciones claras de temperatura, ventilación, cantidad de gases, etc.; y la naviera tiene a sus contratistas, normalmente es el depósito de contenedores quien realiza los ajustes necesarios al contenedor de acuerdo a las instrucciones del cliente o sea el cliente no es libre de traer a compañía A, compañía B, compañía C, para que cada una manipule el contenedor que finalmente es responsabilidad de la naviera entonces eso es bien importante entenderlo y por eso es que hago bastante hincapié en consultar el procedimiento con las navieras.”*
- c. *“Si fuese el caso de que no hay alternativa entonces cómo hemos venido exportando arándanos y paltas durante años de años, de hecho esto es un pedido que está haciendo me imagino APM porque deben haber sucedido casos excepcionales que los contenedores han botado alarmas estando el contenedor en la terminal y lo que ellos quieren es poder tener una propuesta de servicio y de Tarifa rápida para que ese contenedor no tenga que salir del puerto, irse a un depósito extraportuario, verificarse y obviamente en todo ese proceso la fruta empieza a madurar rápidamente; entonces yo me imagino que por allí es por donde viene la solicitud de APM, no creo y dudo sinceramente que sea un servicio que solo se deba prestar en las instalaciones del puerto.”*

#### **Posición de las Gerencias**

---

<sup>25</sup> Siendo que los gases inyectados dependerán de las necesidades específicas del cliente.

125. Sobre el primer comentario del Sr. Woll, cabe reiterar, en primer lugar, lo señalado en los comentarios anteriores respecto de que el gasificado de un contenedor lleno se puede brindar tanto en un terminal portuario como en un depósito temporal extraportuario, ello en línea con lo señalado por el Indecopi en su Informe Técnico N° 00042-2021-CLC/INDECOPI. Asimismo, debe indicarse que el gasificado se realizará en el TNM cuando el usuario lo solicite, siendo que este podría demandar el servicio cuando, entre otros, ocurra algún incidente con el contenedor (fugas, por ejemplo). Por lo tanto, **no se acepta el comentario del Sr. Woll** sobre este punto.
126. Respecto del segundo comentario del Sr. Woll, cabe reiterar que, de acuerdo con el Propuesta Tarifaria del Regulador, en línea con la Propuesta de APMT, el servicio bajo análisis 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 dentro del mismo. En efecto, de acuerdo con lo señalado por funcionarios de APMT en la visita de inspección antes citada, en línea con su Propuesta, la práctica general para retrasar la maduración de las mercancías es la provisión de N2 y/o CO2. Así, los parámetros de inyección de gases a suministrarse, dependiendo del tipo de producto, son indicados por la línea naviera al terminal portuario, de acuerdo con lo especificado por su cliente<sup>26</sup>. En virtud de lo anterior, **se da por atendido el comentario del Sr. Woll** sobre este punto.
127. Con relación del tercer comentario del Sr. Woll, es importante reiterar que el servicio de gasificado no se brinda únicamente en los terminales portuarios, sino también en los depósitos extraportuarios, como fue indicado por el Indecopi en su Informe Técnico N° 00042-2021-CLC/INDECOPI. El servicio de gasificado será brindado en el TNM a solicitud del usuario en los casos que considere necesario. Por lo tanto, **no se acepta el comentario del Sr. Woll** sobre este punto.

#### **Comentario y posición de las Gerencias 4**

##### **Comentario de Cristian Calderón Rodríguez – SNP:**

- a. *“En el sentido de lo que dice [el Sr. Woll], claro bajo esa lógica de responsabilidad de la naviera, no va a dejar que cualquiera meta mano a algún equipo de la naviera, entonces es la naviera la que tendría que solicitar este servicio de emergencia bajo su responsabilidad, no podría estar abierto a cualquier usuario, esa es la lógica de la emergencia.”*

##### **Posición de las Gerencias**

128. Sobre el comentario del Sr. Calderón, se reitera lo señalado en la respuesta al comentario del Sr. Woll, pues, en efecto, la línea naviera en su condición de dueña del contenedor debe encargarse de la reparación del contenedor reefer a fin de que la mercancía no se degrade o deteriore, ello en caso de alguna emergencia mayor de activación de alarmas, por ejemplo. Cabe señalar que el servicio de gasificado solo incluye la reparación del contenedor cuando existan fallas menores (ajustes de pernos, por ejemplo), siendo que las fallas mayores son resueltas por la línea naviera. En virtud de lo anterior, **se da por atendido el comentario del Sr. Calderón** sobre este punto.

#### **IV. PROPUESTA TARIFARIA DE APMT**

129. Mediante Carta N° 0336-2022-APMTC/LEG, el Concesionario solicitó el inicio, a instancia de parte, del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos", adjuntando para ello su Propuesta Tarifaria del Servicio Especial. A continuación, se presentan las principales características de la propuesta del Concesionario.

<sup>26</sup> Como ya hemos indicado anteriormente, la línea naviera también tiene la facultad de solicitar el servicio de gasificado a un depósito temporal extraportuario, ello en línea con lo señalado por el Indecopi en su Informe Técnico N° 00042-2021-CLC/INDECOPI.

### **Definición y alcance del Servicio Especial**

130. APMT señala que el Servicio Especial presenta el siguiente alcance:

*“Suministrar (retirar) gases al (del) interior de un contenedor lleno con el fin de obtener una atmósfera 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”.*

131. 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). El Concesionario señala 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 (O<sub>2</sub>) y un alto nivel de los gases dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y nitrógeno (N<sub>2</sub>), siendo que, los niveles exactos de O<sub>2</sub> y CO<sub>2</sub> serán indicados por el usuario cuando solicite el servicio bajo análisis.

132. En su Propuesta Tarifaria, el Concesionario indica 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 SO<sub>2</sub>).

133. 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 sea necesario.<sup>27</sup>
- Gases (que se pueden encontrar en diversas presentaciones la cuales podríamos clasificar como sigue: en botellas/balones/cilindros que transportan por lo general 10 m<sup>3</sup>, en termos donde cada uno de ellos puede transportar entre 100 a 250 m<sup>3</sup> y en tanques que puede contener entre 600 a 1,000 m<sup>3</sup>; 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

<sup>27</sup> Vale mencionar que, si bien en la sección “Alcance y unidad de cobro del servicio” de la Propuesta Tarifaria de APMT se señala que el servicio de gasificado 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 (Disponible en: < <https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2021/10/reso-016-2021-cd.pdf> > - último acceso: 24.10.2022), el servicio propuesto por el Concesionario incluye, entre otros, la verificación de fugas de aire o gases en el contenedor, en caso sea necesario y si previamente no lo 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.

- 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.

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

#### **Unidad de cobro**

135. El Concesionario señala que el servicio de gasificado de contenedores llenos 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**

136. 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, a la fecha de presentación de la Propuesta Tarifaria, no se prestaba ni se cobraba en el terminal. En ese sentido, el Concesionario señala que no 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).

137. 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.

138. 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.

139. 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 (a la fecha de presentación de la Propuesta Tarifaria la cuota de mercado fue cero), por lo que se espera una demanda anual de 557 contenedores.

140. 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**

141. En relación con la metodología que APMT indica debe ser utilizada por el Regulador en el cálculo de la Tarifa, el Concesionario analiza en su Propuesta de 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 *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	ENAFU	Terminales bajo su administración	2001	Tarificación comparativa
1. Uso de Muelle (carga fraccionada)	TISUR	TP Matucani	2004	Tarificación comparativa
1. Uso de amarrazado 2. Amarraje y desamarraje 3. Uso de muelle (todos los tipos de carga)	ENAFU	TP de Paiza, Salaverry, Chambote, Callao, San Martín e Do.	2004	Tarificación comparativa y Costos totalmente distribuidos (ABC)
1. Uso de muelle - Embarque de pasajeros	TISUR	TP Matucani	2005	Tarificación comparativa
1. Embarque y descarga de contenedores mediante grúas pórtico	ENAFU	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 IMC de 20 pies 3. Consolidación/desconsolidación de contenedores 4. Pesaje adicional por contenedor o carga fraccionada 5. Colocación/remoción de etiquetas, poeantos 6. Suministro de energía eléctrica a contenedores reefer	COPAM	Terminal Portuario de Yurimagaza	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 IMC de 40 pies	COPAM	Terminal Portuario de Yurimagaza	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.

142. 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*.
143. 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, se ha utilizado principalmente la metodología de *benchmarking*.

144. 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<sub>2</sub> y CO<sub>2</sub>) por parte de APMT podría estar sujeto al nivel de demanda que se atienda en el TNM. Así, según APMT, el costo por m<sup>3</sup> 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<sup>3</sup> 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<sup>3</sup> 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.

145. 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 considerados en su Propuesta Tarifaria también enfrentan competencia de otros depósitos extraportuarios, de terminales portuarios, o de terceras empresas que no operan terminales o depósitos temporales. Al considerar tanto terminales portuarios como 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**

146. 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.

147. En tal sentido, APMT considera como muestra inicial de terminales portuarios y depósitos extraportuarios a: TMS, TPP, Terminal Pacífico Sur Valparaíso y Terminal Portuario de San Antonio, depósito extraportuario Alconsa Paita de Perú y un depósito extraportuario extranjero.
148. Para la determinación de la tarifa, el Concesionario considera aplicar tres modalidades del servicio, según el tipo de gas a brindar. La primera modalidad está vinculada con la inyección y provisión de N<sub>2</sub> y CO<sub>2</sub> en conjunto (esta modalidad es la más frecuente según APMT), la segunda modalidad está asociada con la inyección y provisión de solo N<sub>2</sub> y, la tercera modalidad implica la inyección y provisión de únicamente CO<sub>2</sub>.
149. 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 N<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>, la muestra final es igual a la muestra inicial que incluye dos tarifas de terminales portuarios peruanos (DPWC y TPE).
150. En virtud de lo anterior, APMT propone por el servicio "Gasificado de contenedores llenos" en la modalidad general (provisión conjunta de N<sub>2</sub> y CO<sub>2</sub>) 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 N<sub>2</sub> (provisión de solamente N<sub>2</sub>) APMT propone la tarifa máxima de USD 518,3 (sin IGV) por contenedor, sea de 20 o 40 pies. Finalmente, para el caso del servicio de "Gasificado de contenedores llenos", modalidad CO<sub>2</sub> (provisión de solamente CO<sub>2</sub>), la tarifa máxima que APMT propone es de USD 105 (sin IGV) 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 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	
<b>Promedio</b>	<b>536,3 a/</b>	<b>518,3</b>	<b>105,0</b>

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 el 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 corresponde al considerado por APMT; sin embargo, el promedio de los datos presentados asciende a USD 537,3 por contenedor.

Fuente: Carta N° 0336-2022 APMTC/LEG, recibida el 20 de abril de 2022.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. CÁLCULO DE LA TARIFA ELABORADO POR EL OSITRÁN

### V.1. CONSIDERACIONES PREVIAS

151. De manera previa a presentar los cálculos efectuados para estimar la tarifa del Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos, es importante analizar los argumentos presentados por el Concesionario mediante Escrito S/N del 04 de julio de 2022 respecto de la metodología elegida en la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN para el procedimiento de fijación tarifaria del servicio de gasificado de contenedores.
152. Al respecto, de acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN, que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN, sobre la base de la información disponible en esa etapa inicial del procedimiento, se consideró que la metodología de costos incrementales constituye una metodología apropiada para la determinación de la tarifa del Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos. Dicha metodología se encuentra definida en el Anexo I del RETA de la manera siguiente:

#### **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 permitan una asignación objetiva de los costos a dicho servicio.*

[Subrayado agregado.]

153. Según lo indicado en el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN que sustenta y forma parte integrante de la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN mediante la cual se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, la elección de la metodología de costos incrementales se basó en los siguientes factores:

- El Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" es un servicio nuevo y no se dispone de información estadística acerca de su demanda. 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.
- La metodología de tarificación comparativa (*benchmarking*) no resulta apropiada en la medida que se dispone de escasa información disponible.
- 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, es posible estimar la tarifa considerando el costo incremental adicional de un servicio, tal como se efectuó en el procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves"<sup>28</sup>.
- Asimismo, 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 es posible obtener la información de costos para una operación de gasificado de contenedor.

154. Sobre ello, debe indicarse que en el Escrito S/N del 04 de julio de 2022 el Concesionario manifestó su desacuerdo con la metodología de costos incrementales elegida para fijar la tarifa del Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos. Sobre ello, APMT considera que debe utilizarse la metodología de *benchmarking* en tanto que:

- a) Las economías de alcance y lo planteado en la fijación tarifaria del servicio "pre enfriado de contenedor vacío" (informe que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2021-CD-OSITRAN) no representan condiciones similares, necesarias ni suficientes para excluir a los precios de los depósitos extraportuarios, toda vez que estos precios son similares e incluso menores a las tarifas que se cobran en terminales portuarios por servicios portuarios iguales o similares.
- b) La metodología del *benchmarking*, que tiene la ventaja de ser de más fácil aplicación, refleja las tarifas y precios de los actuales ofertantes del servicio de gasificado, lo que disciplinará la tarifa que finalmente APMT (como empresa entrante) proponga a los usuarios, esto a pesar de que Ositrán es la entidad que fijará la tarifa máxima.
- c) La aplicación del cálculo de "costo de una unidad de servicio adicional", a opinión de APMT, presenta limitaciones o deficiencias: (i) presenta cálculos erróneos de la retribución a la APN y aporte de regulación al Ositrán, (ii) va en contra del principio de sostenibilidad de la oferta descrito en el RETA, y (iii) no genera incentivos para

<sup>28</sup> La Tarifa del Servicio Especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" fue aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2017-CD-OSITRAN. Disponible en: <[https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/06\\_DECISION\\_FINAL\\_APMT\\_SE.pdf](https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/06_DECISION_FINAL_APMT_SE.pdf)> (último acceso: 25.01.2023).

la creación de nuevos servicios en beneficio de todas las partes (concesionario y usuarios), limitando la creación de nuevos servicios.

- d) Existen riesgos de fijar la tarifa basada en costos incrementales bajo la modalidad de costo de unidad de servicio adicional ya que dos de los principales costos, el costo variable de gases (principalmente de nitrógeno) y el costo de técnicos *reefer*, tendrían una alta variabilidad según la demanda que se atienda, lo cual podría conllevar a subestimar o sobrestimar la tarifa máxima. En opinión del Concesionario, la subestimación de la tarifa máxima podría conllevar a operar bajo pérdida; mientras que la sobreestimación la tarifa no es tan problemática en tanto APMT no podría entrar como nuevo ofertante de un servicio con una tarifa mucho más alta que la tarifa promedio que se registra en el mercado actualmente.

155. Con relación al **literal a)** precedente, el Concesionario alega que las economías de alcance no representan condiciones similares, necesarias ni suficientes para excluir a los depósitos extraportuarios, en tanto que:

- Las economías de alcance no son razón o condición suficiente para afirmar que un terminal portuario, en caso de que posea mejores o mayores economías de alcance, tenga necesariamente tarifas menores que un depósito extraportuario. APMT señala que existen otros factores que pueden aumentar la eficiencia en la prestación de servicios portuarios en las que podría ser superior el depósito extraportuario equiparando o incluso contrarrestando la supuesta mayor o mejor economía de alcance de un terminal portuario. El Concesionario considera que el sector portuario y logístico es complejo y es arriesgado hacer afirmaciones de economías de alcance, economías de escala u otros factores que generan ganancias de eficiencia sin la debida sustentación y corroboración.
- Los depósitos extraportuarios poseen precios similares a muchas tarifas o precios que se cobran en los terminales portuarios, e incluso, señala APMT que en algunos casos se ofrecen precios más bajos que los terminales portuarios. Asimismo, el Concesionario señala que las tarifas de los proveedores actuales de este mercado son un buen referente de comparación, tan igual como las tarifas de otros terminales portuarios.

156. Al respecto, debe indicarse que en el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se señaló lo siguiente respecto de las economías de alcance:

*“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.”*

157. Es importante mencionar que las economías de alcance ocurren cuando resulta más eficiente producir conjuntamente un grupo de servicios en una sola empresa a producir estos en empresas especializadas. Según Baumol, Panzar y Willing (1982) y Segura (1993), las economías de alcance surgen debido a, entre otros, el uso conjunto de insumos en la producción de diferentes bienes o servicios y externalidades positivas entre insumos.

158. En esa línea, debe indicarse que existen estudios<sup>29</sup> según los cuales la evidencia empírica muestra que la industria portuaria exhibe economías de escala, de alcance y de densidad debido a que el volumen de servicios incrementa más que proporcionalmente con el mayor

<sup>29</sup> Ver Tovar, Jara-Díaz y Trujillo (2007), Rødsetha, Wangsnessa y Schøyenb (2018) y Xu y Itohb (2018).

uso de insumos (retornos crecientes a escala), resulta en un menor costo la producción conjunta o agregada en una sola empresa en comparación con la producción individual, separada o especializada de los servicios en dos o más empresas, y la mayor acumulación de carga por parte de un único Usuario permite reducir los costos unitarios de su prestación.

159. Ahora bien, debe indicarse que el principal servicio que brinda un terminal portuario, a diferencia del depósito extraportuario, es el servicio de embarque o descarga de mercancías, para lo cual utiliza gran parte de su infraestructura y equipamiento. En esa línea, los servicios adicionales al embarque o descarga de mercancías resultan beneficiados de las externalidades positivas de los factores necesarios para proveer el servicio de embarque o descarga, en tanto que para brindar dichos servicios adicionales no resultaría necesario, por ejemplo, alquilar un espacio para brindar el servicio de gasificado o adquirir una mayor cantidad de equipamiento para brindar estos servicios adicionales. De otro lado, como señala el Concesionario, los depósitos extraportuarios pueden ofrecer otra gama de servicios mayores y distintos al terminal portuario ya que no poseen limitaciones de espacio, como sí sucede en un terminal portuario concesionado.
160. En efecto, en la medida que los terminales portuarios tienen como servicio principal el embarque o descarga de mercancías y los depósitos temporales podrían brindar una gama de servicios distinta a la que se brinda en el terminal portuario, es posible inferir que los terminales extraportuarios presentan economías de alcance diferentes a las que pueden alcanzar los terminales portuarios, tal como se indicó en el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).
161. En el caso particular del Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos, es posible esperar que las ganancias en eficiencia que se logren en el terminal portuario resulten mayores a las obtenidas en el terminal extraportuario. Ello en la medida que, desde un punto de vista operativo, se esperaría que la prestación conjunta de las actividades de embarque y gasificado del contenedor sea más eficiente cuando esta se brindase únicamente en el terminal portuario que por separado el embarque del contenedor en el terminal portuario y el gasificado en el terminal extraportuario, en tanto que existen costos de transacción que benefician al Usuario (traslados del contenedor de un lugar a otro y costos de oportunidad del transportista que tiene que esperar a que se gasifique el contenedor en el terminal extraportuario para luego trasladarse al terminal portuario). Considerando ello, se esperaría que el terminal portuario tenga ciertas ventajas en términos de eficiencia para la prestación de ambos servicios en su conjunto, por lo que las ganancias en eficiencia que obtendrían los terminales portuarios al brindar los servicios de embarque y gasificado de contenedor en su conjunto resultarían superiores a que si se brindase por separado el servicio de embarque en el terminal portuario y el servicio de gasificado en el terminal extraportuario.
162. De otro lado, el Concesionario señala que el Regulador considera que los depósitos extraportuarios, al tener menores ganancias de eficiencia, tendrían mayores tarifas, por lo que no serían un buen referente. Dado ello, APMT presenta algunos casos en los cuales los precios de un grupo de servicios resultan ser similares o inferiores en los terminales extraportuarios que en los terminales portuarios. Sobre ello, debe indicarse que dicha afirmación no resulta concluyente, en tanto que, de la misma información proporcionada por el Concesionario, es posible verificar que en varios casos los precios que cobran los terminales portuarios resultan inferiores a los que cobran los terminales extraportuarios, tal como el caso del servicio de provisión de energía *reefer*.
163. Sin perjuicio de ello, debe indicarse que las ganancias en eficiencia se evidencian en los costos de producción del servicio, los cuales deberían reflejarse en las tarifas que se cobran; sin embargo, ello no resulta así en mercados que no se brindan en condiciones de competencia. Es así que, como se mostrará más adelante, los costos adicionales asociados a la provisión del servicio de gasificado en el TNM resultan muy por debajo del precio que cobran los terminales extraportuarios.
164. Considerando lo anterior, debe indicarse que la metodología de *benchmarking* busca establecer la tarifa de un servicio a partir de comparaciones de infraestructuras con

características similares y/o que presten un servicio similar. Por lo tanto, no resulta adecuado realizar comparaciones entre los precios y tarifas que aplican los terminales portuarios y los extraportuarios para efectos de determinar una tarifa.

## **Comentario y posición de las Gerencias 5**

### **Comentario**

165. Mediante Carta N° 1509-2022 APMT/LEG, el Concesionario cuestiona que en el Informe Conjunto de Inicio y en la Propuesta Tarifaria se concluya que, en el caso específico del servicio de gasificado, un terminal portuario posea mayores eficiencias que un depósito temporal extraportuarios sin el sustento adecuado.
166. En esa línea, el Concesionario señala que el Regulador no toma en cuenta que dentro del grupo de terminales portuarios existirían también diferentes economías de alcance entre un terminal y otro. Así, sostiene que el hecho de que existan diferentes economías de alcance o escala entre un terminal portuario y otro no ha sido en ningún procedimiento tarifario un criterio para excluir a un terminal u otro como parte de una muestra de tarifas. Por tanto, a su juicio, el que una instalación portuaria (terminal portuario o depósito extraportuario) posea diferentes economías de alcance no constituye un criterio necesario o suficiente para excluir a dicha instalación.
167. Asimismo, APMT señala que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se indica que es posible esperar que las ganancias en eficiencia de un terminal portuario resulten mayores a un depósito temporal extraportuario en tanto que existen menores costos de transacción vinculados con el ahorro en el costo del transporte desde el depósito extraportuario hacia el terminal portuario y por el costo de oportunidad del transportista debido al menor tiempo de espera. Dado ello, APMT considera que dichos justificativos son incorrectos y parcializados, por lo que no puede presumirse que una instalación o tipo de instalación posee mayores ganancias de eficiencia en tanto que:
  - Los ahorros o menores costos de transacción no impactan en el usuario que demanda el servicio de gasificado. Ello, en tanto que el tiempo de espera y el traslado del contenedor desde el depósito extraportuario hacia el terminal portuario son costos que se cobran al consignatario de la carga, mientras que el servicio de gasificado se cobra a la línea naviera.

En ese sentido, según APMT, los costos de transacción antes mencionados no generan ventajas en términos de eficiencia a un terminal portuario.

- Además, el Concesionario señala que si a los dos costos de transacción se le adiciona el servicio de embarque de contenedores, el cual es asumido por el consignatario de la carga, entonces se puede indicar que dichos costos no impactan sobre el servicio de gasificado.
- Adicionalmente, se precisa que el tiempo que debe esperar un transportista para que se gasifique el contenedor en un depósito extraportuario no ocurre en la práctica portuaria. El Concesionario señala que en la práctica portuaria ocurre que es el exportador quien elige el depósito extraportuario considerando los diversos servicios que requerirá, descuentos y precios de los servicios. Cuando el gasificado se brinde en el depósito extraportuario, APMT señala que este puede brindarse al inicio, a la mitad o en cualquier otro momento durante la permanencia del contenedor en el depósito, por lo que no existe ningún tiempo de espera del transportista por causa del gasificado. Cuando el contenedor deba salir hacia el terminal portuario, el transportista se acercará al depósito extraportuario en caso de que dicho depósito no cuente con flota propia de camiones.

- Finalmente, APMT señala que la única forma de analizar las ganancias de eficiencia en forma conjunta del servicio de embarque del contenedor y gasificado es considerando que quien finalmente paga el servicio de gasificado es el exportador. Sin embargo, el Concesionario señala que este tipo de análisis sería incorrecto, en tanto que no se toma en cuenta la gama de servicios que demanda el exportador tales como energía *reefer*, monitoreo del contenedor, almacenamiento, *gate out* de contenedor vacío, entre otros. Cabe mencionar que APMT precisa que existen servicios en los que los depósitos extraportuarios poseen ventajas frente a APMT, tal como el *gate out* de contenedor vacío (menor costo de transporte ya que retirar un contenedor desde el TNM implica tiempos de espera bastante más altos que el retiro desde el depósito extraportuario).

Adicionalmente, APMT señala que no existen estudios que demuestren qué instalación (portuario o extraportuario) posee mayor eficiencia y para qué casos. Por lo que resulta erróneo asumir, presumir o inferir que una instalación presenta mayores eficiencias para un exportador, sin que se analice toda la gama de servicios que demanda un exportador de contenedores *reefer*.

### Posición de las Gerencias

168. Al respecto, tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, las economías de alcance ocurren cuando resulta más eficiente producir conjuntamente un grupo de servicios en una sola empresa que producir estos en diversas empresas especializadas. Considerando ello, debe indicarse que en los terminales portuarios existen otras características que hacen que estos resulten comparables entre sí, tales como el nivel de demanda, el marco regulatorio aplicable, entre otros, los cuales permiten que empresas relativamente similares puedan compararse. Bajo ello, resulta razonable esperar que estas empresas tengan niveles de economías de alcance relativamente similares entre sí.
169. Caso contrario ocurre cuando se intenta comparar a un terminal portuario con un depósito extraportuario. En ese caso, si bien dichas empresas pueden ofrecer servicios similares, no resulta posible realizar una comparación en la medida que estas ofrecen diferentes gamas de servicios. Por un lado, el principal servicio que ofrece un terminal portuario, a diferencia de los depósitos extraportuarios, es el servicio de embarque o descarga de mercancías, el cual representa en el caso de APMT el 76,6%<sup>30</sup> del total de los ingresos por servicios portuarios en el año 2021. De otro lado, tal como señala el Concesionario, los depósitos extraportuarios pueden ofrecer una gama distinta de servicios portuarios en contraste con un terminal portuario, en tanto que no poseen limitaciones de espacio.
170. Considerando ello, resulta importante mencionar que, el hecho de que el servicio de embarque o descarga de mercancías sea el principal servicio de un terminal portuario conlleva a que los servicios adicionales a este resulten beneficiados de las externalidades positivas de los insumos o factores necesarios para brindar dicho servicio de embarque o descarga. Ello, en la medida que para la provisión de los servicios adicionales no resulta necesario que un terminal portuario alquile un espacio adicional o adquiera una mayor cantidad de equipos.
171. Por tanto, considerando lo anterior y tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, resulta razonable esperar que ambos tipos de negocio (terminal portuario y depósito extraportuario) enfrenten diferentes estructuras de costos en la provisión de sus servicios (principalmente en servicios adicionales como el gasificado de contenedores), por lo tanto ambos tipos de negocios enfrentarían economías de alcance diferentes, siendo el

<sup>30</sup> Información obtenida del Informe de Desempeño "Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao 2021" Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/id-2021-apmtc.pdf> (último acceso: 20.01.2023)

principal factor diferenciador el hecho de que el terminal portuario brinda servicios de embarque o descarga de mercancías, lo cual permite que los servicios adicionales a este se beneficien de las externalidades positivas de brindar el mencionado servicio de embarque o descarga.

172. Adicionalmente, debe señalarse que ambos tipos de negocio enfrentan riesgos distintos. Por un lado, según lo informado por el Indecopi, el servicio brindado por APMT no enfrenta condiciones de competencia. En cambio, el servicio de gasificado brindado en los depósitos extraportuarios no se encuentra regulado. Ello, claramente representa una característica adicional que no permite realizar una comparación adecuada.
173. Por otra parte, tal como se señaló en la Propuesta Tarifaria del Regulador, es de esperar que las ganancias en eficiencia que se logren en un terminal portuario sean mayores a las obtenidas en un terminal extraportuario. Ello se debe al hecho de que en un terminal portuario la provisión de servicios adicionales como el gasificado de contenedores es beneficiada por las externalidades positivas de los factores o insumos del servicio de embarque o descarga. De esta manera, considerando lo señalado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, desde el punto de vista operativo es razonable esperar que la provisión conjunta de las actividades de embarque y el gasificado del contenedor sea más eficiente cuando estas se brinden únicamente en un terminal portuario que por separado el embarque en el terminal portuario y el gasificado en el depósito extraportuario.
174. Cabe señalar que este tipo de análisis permite al Regulador evaluar de manera razonable cuál sería el impacto que tendrá la provisión conjunta del servicio comparado con una provisión separada de los mismos por diferentes empresas, considerando que las demás condiciones o servicios que podrían demandar los usuarios son similares para ambos casos. Dicho ello, debe indicarse que lo siguiente:
  - Como señala APMT, si bien la línea naviera es quien demanda el servicio de gasificado y quien asume el pago del mismo frente al Concesionario, debe tomarse en cuenta que es el exportador quien contrata y paga a la línea naviera por la provisión de una serie distinta de servicios, incluyendo el gasificado. Dado ello, cuando los servicios de embarque y de gasificado se brinden de manera conjunta en el terminal portuario, ello representaría un beneficio para el usuario por el traslado del contenedor desde el depósito extraportuario hacia el terminal portuario.
  - Adicionalmente, el usuario también se beneficia por los costos de espera del transportista, quien tendría que esperar que el contenedor se gasifique en el depósito extraportuario para luego trasladarse al terminal portuario. Sobre ello, debe mencionarse que, según lo señalado por APMT, la prestación del servicio de gasificado se realiza en promedio durante 4 horas, tiempo que el transportista debe esperar en un depósito extraportuario para luego trasladar posteriormente el contenedor al terminal portuario. Cabe señalar que, en un escenario en el que el usuario demande una serie de servicios adicionales al gasificado en un depósito extraportuario, el transportista tiene que esperar el tiempo que demora el gasificado, puesto que este servicio no podría brindarse en paralelo junto con otro servicio debido al riesgo que implica proveer el mismo.
  - Es preciso señalar que, como fue indicado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, existen estudios (Tovar, Jara-Díaz y Trujillo, 2007; Rødsetha, Wangsnessa y Schøyenb, 2018; y Xu y Itohb, 2018) según los cuales la evidencia empírica muestra que la industria portuaria exhibe economías de escala, de alcance y de densidad, los cuales explican las mayores ganancias de eficiencia de un terminal portuario frente a un depósito extraportuario.
175. En conclusión, como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, no resulta posible comparar los precios que cobrarían los terminales portuarios y depósitos extraportuarios, en la medida que ambos tipos de negocios enfrentan estructuras de costos distintas, ello en virtud de, entre otras cosas, las diferentes economías de alcance que experimentan.

176. **Considerando lo expuesto, se desestiman los comentarios de APMT.**

177. Adicionalmente, en su Escrito recibido el 04 de julio de 2022, con posterioridad al inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos", APMT mencionó tener comentarios sobre el Informe Técnico N° 042-2021-CLC/INDECOPI, en el cual se concluye que no existirían condiciones de competencia en el mercado de servicio de Gasificado para contenedores reefer de exportación y precisó que "[r]especto a los contenedores de transbordo, no tenemos comentarios importantes ya que, si el gasificado es un tema de urgencia, no habría competencia para situaciones que requieren de atención inmediata", tal como se muestra a continuación.

*"22. Previo a presentar diversos argumentos sobre el porqué se tendría que reevaluar el uso de los precios que cobran los depósitos temporales extraportuarios por el servicio de gasificado y así poder usar la metodología de benchmarking, se tiene que hacer un comentario sobre el Informe Técnico N° 042-2021-CLC/INDECOPI, el cual considera que no existiría condiciones de competencia en el mercado de servicio de gasificado para contenedores reefer de exportación".*

*23. La conclusión del anterior Informe Técnico de INDECOPI, representa a nuestro criterio un error fundamental. En primer lugar, porque para declarar que no existe condiciones de competencia en contenedores reefer de exportación, se basó únicamente en el supuesto de que APMT y DPW Callao registrarían en el futuro (cuando APMT empiece a operar) cuotas de mercado del servicio de gasificado que serían iguales a las actuales cuotas de mercado de depósito temporal que poseen estas empresas (y sus empresas correlacionadas como Neptunia y Alconsa) en todo el ámbito de contenedores reefer de exportación. Cabe resaltar que INDECOPI no señaló argumentos o sustento que respaldaban dicho supuesto.*

*24. En segundo lugar, el error del informe de INDECOPI, parte de que tampoco considera que este servicio se ofrece actualmente y desde hace años atrás principalmente fuera de los terminales portuarios, tal como se puede corroborar consultando a las principales empresas exportadoras o líneas navieras. Este servicio se ofrecería principalmente en depósitos temporales extraportuarios y por otras empresas en los almacenes o zonas de packing de los mismos exportadores.*

*25. En tercer lugar, no consideró que APMT no tendría la capacidad (espacio, tomas reefer y otras facilidades) en el corto plazo de atender (ni de cerca) al 100% de la demanda de gasificado de contenedores que se embarcan por el Terminal Norte, que por cierto son contenedores principalmente de arándanos que en los últimos años ha crecido a tasas superiores a dos dígitos. Por ejemplo, APMT no tendría capacidad de atender por temas de espacio a aquellos usuarios que necesitan gasificar con muchos días de anticipación al embarque, sobre todo en temporada alta.*

*26. Es importante mencionar, que lo mencionado en los tres numerales anteriores, se refuerza o estaría confirmando con las conversaciones preliminares que se ha tenido con algunos usuarios, que nos permitirán mencionar que APMT apenas lograría, en el breve plazo, una cuota de mercado menor al 20% de los contenedores reefer que demandan gasificado y se embarcan por el Terminal Norte.*

*27. Lamentablemente, el procedimiento seguido ante INDECOPI no permite plantear nuevos argumentos o información adicional para que esta institución pueda re-evaluar su (primer) informe de análisis de condiciones de competencia, como si sucede con las resoluciones del Consejo Directivo de OSITRAN. Por ejemplo, si consideraba para definir el mercado geográfico a las empresas que realizan el servicio de gasificado en los almacenes o zonas de packing el análisis de competencia hubiera variado sustancialmente. O, si se tenía la información de que parte importante de los contenedores reefer que hacen uso de gasificado y son embarcados por Muelle Sur no tienen como ofertante a DPW Callao, entonces el supuesto (sobre lo que sucederá en el futuro) señalado en el Informe de INDECOPI quedaría descartado.*

*28. Incluso, asumiendo el supuesto asumido en el Informe Técnico de INDECOPI, de que el análisis de competencia se reduciría únicamente a APMT y DPWC, se podría añadir que en el mercado de reefer de exportación ha existido una gran variación en las cuotas de mercado en los últimos meses, tal como se puede observar en el gráfico siguiente, lo que es un indicio relevante que indica posibilidades de sustitución.*

[...].”

<sup>1</sup> Respecto a los contenedores de transbordo, no tenemos comentarios importantes ya que, si el gasificado es un tema de urgencia, no habría competencia para situaciones que requieren de atención inmediata.

178. Al respecto, es preciso recordar que, en virtud de lo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión y en atención a lo solicitado por APMT mediante Carta N° 0032-2021-APMTC/LEG del 09 de marzo de 2021, el Indecopi emitió el Informe Técnico N° 042-2021-CLC/INDECOPI<sup>31</sup> del 19 de julio de 2021 en el cual se señaló que el Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” en el TNM no se prestaría en condiciones de competencia, tal como se muestra a continuación.

*“El servicio denominado «Gasificado de contenedores llenos» forma parte de dos mercados relevantes: i) el **servicio relevante 1**, que está conformado por el servicio denominado «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 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 denominado «Gasificado de contenedores llenos» (mercado de servicio 2) en el TPC (mercado geográfico).*

*Sobre el particular, dadas las características actuales del mercado, ambos servicios relevantes **no se prestarían en condiciones de competencia.**”*

[El subrayado y énfasis son nuestros.]

179. Luego de ello, mediante Carta N° 619-2021 APMTC/LEG y anexo del 10 de agosto de 2021, APMT expuso ante Indecopi “comentarios respecto a los dos mercados relevantes definidos en el Informe Técnico N° 42-2021-CLC/INDECOPI [...], el primero, relacionado a contenedores llenos de exportación y el segundo, relacionado a contenedores reefer de transbordo”.<sup>32</sup> Si bien se tratan de “diversos comentarios” presentados por APMT, en el caso particular del mercado de transbordo, en los cuales a su juicio existen “diversos escenarios”, el Concesionario solicitó a la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi que evalúe estos escenarios y le precise en qué casos se verificaría o no la existencia de condiciones de competencia.

180. En atención a ello, mediante Carta N° 140-2021/DLC-INDECOPI del 03 de septiembre de 2021 dirigida a APMT, la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia del Indecopi (en adelante, DLC) señaló que “la Comisión concluye que, analizados los argumentos señalados por APMT y, en base a la información disponible, **las conclusiones contenidas en el Informe Técnico 042-2021-CLC/INDECOPI se mantienen**, siendo que **el servicio denominado «gasificado de contenedores llenos» no se prestaría en condiciones de competencia.**”<sup>33,34</sup>

181. Con posterioridad a la obtención de la respuesta del Indecopi en el sentido que “las conclusiones contenidas en el Informe Técnico 042-2021-CLC/INDECOPI se mantienen,

<sup>31</sup> El mencionado Informe Técnico fue remitido a este Regulador mediante Oficio 088-2021/ST-CLC-INDECOPI recibido el 20.07.2021.

<sup>32</sup> La referida Carta N° 619-2021 APMTC/LEG y su anexo fueron remitidos por APMT con copia a este Regulador.

<sup>33</sup> Cabe indicar que, en su Carta N° 140-2021/DLC-INDECOPI dirigida a APMT, la DLC también señaló que “determinada información o supuestos contemplados en el escrito de [APMT, es decir, la Carta N° 619-2021 APMTC/LEG y anexo] constituye información que no fue presentada por APM Terminals Callao S.A. [...] en su propuesta de servicio especial para que el [...] Indecopi se pronuncie sobre las condiciones de competencia. En tal sentido, la Comisión considera que el momento oportuno para que APMT remita toda aquella información que estime conveniente evaluar es antes de su pronunciamiento; por lo que se exhorta a APMT para que, en el caso de futuras solicitudes, lo realice en este periodo”.

<sup>34</sup> La antes indicada Carta N° 140-2021/DLC-INDECOPI fue remitida a este Regulador mediante Oficio N° 010-2021/DLC-INDECOPI recibido el 07.09.2021.

siendo que el servicio denominado «gasificado de contenedores llenos» no se prestaría en condiciones de competencia”, mediante Carta N° 0336-2022 APMTC/LEG recibida el 20 de abril de 2022, APMT solicitó a este Regulador el inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria del Servicio Especial denominado “Gasificado de contenedores llenos”, a instancia de parte, adjuntando para tal fin su Propuesta Tarifaria del Servicio Especial.

182. Cabe señalar que, como se observa en la siguiente cita que se extrajo de la Propuesta Tarifaria del Servicio Especial presentada por APMT en el marco de su solicitud de inicio del procedimiento de Fijación Tarifaria, la citada Entidad Prestadora señaló que cumplía con los requisitos para proceder con dicho inicio de procedimiento tarifario, indicando que el análisis de condiciones de competencia no es necesario, pues el Indecopi mediante Informe N° 042-2021-CLC/INDECOPI ha señalado que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio “Gasificado de contenedores llenos”.

**“3 Cabe señalar que los requisitos para proceder con el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria establecidos en la página 8 del Informe N° 005-012-GRE-GAL-OSITRAN, se están cumpliendo.**

*Al respecto, en esta página se establece que debe confirmarse el cumplimiento de tres requisitos para que OSITRAN proceda con el inicio de fijación tarifaria, además de los requisitos en cuanto a contenido del estudio o documento (visto en la primera parte del Resumen Ejecutivo de este documento). Estos tres requisitos son los siguientes:*

- iv. *Si los servicios son derivados de la explotación de la infraestructura portuaria.*
  - ii. *Si se trata o no de un servicio nuevo, conforme a lo establecido en el RETA; o si es un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión.*
- v. **Si los denominados servicios especiales no son prestados en condiciones de competencia en el Terminal Norte del Puerto del Callao.**

*Respecto a los dos primeros puntos o requisitos, ya se mencionó que OSITRAN mediante Resolución N° 016-2021-CD-OSITRAN, resolvió que el servicio de “Gasificado de contenedores llenos” califica como un servicio especial no establecido en el Contrato de Concesión. Esta calificación implica que este servicio especial es derivado de la explotación de la infraestructura portuaria. Entonces, se cumplen estos dos primeros requisitos.*

**En cuanto al tercer requisito, el análisis tampoco es necesario, ya que, como se ha mencionado anteriormente, INDECOPI, mediante Informe N° 042-2021-CLC/INDECOPI, ha señalado que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio “Gasificado de contenedores llenos”.**

[El subrayado y énfasis son nuestros.]

183. En ese contexto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0021-2022-CD-OSITRAN sustentada en el Informe Conjunto N° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de APMT, del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” a ser brindado en el TNM bajo la premisa que, como señaló Indecopi en su Informe Técnico N° 042-2021-CLC/INDECOPI y la Carta N° 140-2021/DLC-INDECOPI, el mencionado Servicio Especial no se prestaría en condiciones de competencia.
184. Teniendo en cuenta lo anteriormente señalado podemos sintetizar lo siguiente: (i) de conformidad con la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, mediante el Informe Técnico N° 042-2021-CLC/INDECOPI, el Indecopi se pronunció sobre las condiciones de competencia del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos”, señalando en dicho informe que el mencionado servicio no se prestaría en condiciones de competencia; (ii) en atención a los comentarios presentados por APMT sobre dicho pronunciamiento del Indecopi, esta última señaló que mantiene su posición relativa a que dicho servicio no se prestaría en condiciones de competencia; y, (iii) luego de ello, APMT solicitó ante el Ositrán el inicio del presente procedimiento de fijación tarifaria justamente porque el servicio en cuestión no se prestaría en condiciones de competencia conforme al mencionado pronunciamiento de Indecopi, señalando incluso en dicha solicitud que no es necesario analizar ello en el marco de dicho inicio.

185. En conclusión, en atención a esta solicitud presentada por APMT, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso el inicio del presente procedimiento de fijación tarifaria, teniendo en cuenta que, de conformidad con lo previsto en la mencionada cláusula contractual, el Indecopi emitió su pronunciamiento señalando que el servicio en cuestión no se prestaría en condiciones de competencia, siendo dicho pronunciamiento citado por el Concesionario como sustento en su solicitud de inicio de fijación tarifaria; por lo que, corresponde continuar con la tramitación del presente procedimiento de fijación tarifaria.

## **Comentario y posición de las Gerencias 6**

### **Comentario**

186. A través del Anexo de la Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG, APMT comentó que se encuentra en desacuerdo con el Informe Técnico N° 042- 2021-CLC-INDECOPI (en adelante, el Informe Técnico del Indecopi), a través del cual el Indecopi se pronunció indicando que el Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" del TNM no se brindaría en condiciones de competencia. Así, a diferencia del pronunciamiento del Indecopi, APMT señala que el servicio antes mencionado sí se brinda en condiciones de competencia. Para sostener ello, APMT señaló que, a su juicio, no se están cumpliendo los supuestos considerados en el Informe Técnico del Indecopi, como se observa a continuación:

*"14. En la segunda sección, se plantean argumentos que muestran que los supuestos considerados por INDECOPI en su Informe Técnico para pronunciar que no existirían condiciones de competencia no se están cumpliendo. **Asimismo, se muestra argumentos de que existen condiciones de competencia.** (...)*

*(...)*

*18. Dicho lo anterior, se puede mencionar que el argumento y supuesto clave para que en el Informe Técnico se pronunciará que no existían condiciones de competencia en el primer mercado relevante del servicio de gasificado de contenedores llenos, que se refiere al tráfico de exportación, no se ha cumplido luego de casi cinco (05) meses de prestación del servicio bajo análisis por parte de APMTC.*

- Un argumento clave se refiere a la definición de mercado geográfico. En el Informe Técnico (y también en la Carta N° 140-2021/DLC-INDECOPI) se considera que el servicio bajo análisis sólo se presta en terminales portuarios y depósitos portuarios (sean portuarios o extraportuarios). Es decir, no se considera como parte del mercado geográfico a las instalaciones no portuarias, que en parte significa no considerar los contenedores de embarque directo.*
- El supuesto clave fue asumir que APMTC y DPWC (y sus empresas relacionadas Alconsa y Neptunia) capturarían una cuota de mercado en el servicio de gasificado muy similar al que poseen estas empresas en el mercado total de contenedores llenos reefer (excluyendo los contenedores de embarque directo). Sobre la base de este supuesto (y basado en la información del año 2019), se considera que APMTC y DPWC alcanzarían en el futuro y en conjunto una cuota de mercado cercana al 90%, por lo que los dos únicos ofertantes que podrían competir en el mercado de gasificado son estas dos últimas empresas.*
- El otro argumento clave, que tiene como base a la definición del mercado geográfico y al supuesto clave y su efecto en delimitar el número de ofertantes relevantes, es que se considera que por limitaciones de capacidad DPWC no ejerce presión competitiva sobre APMTC.*

*19. Respecto al supuesto clave, y luego de haber transcurrido más de cuatro meses desde que APMTC inicio la prestación del servicio bajo análisis (1 de agosto de 2022), se puede mencionar que este supuesto ha sido un error.*

- En la Propuesta de Servicio y en la propuesta tarifaria de APMTC, se mencionó que se estimaba que el servicio de gasificado se brindaba aproximadamente al 50% del total de contenedores de arándanos que se exporta por los terminales portuarios del Callao.*

- Considerando únicamente a los contenedores de arándanos, se tiene que en los tres primeros meses desde que APMTC ha iniciado la prestación del servicio de gasificado (agosto a octubre de 2022), se han embarcado por el Puerto del Callao 6.2 miles; mientras que para los primeros cuatro meses (agosto a noviembre de 2022) se estima que se habrían embarcado 8 mil contenedores de arándanos. Entonces, se tendría que en el primer periodo (agosto – octubre 2022), se habría brindado el servicio de gasificado a 3.1 miles de contenedores; mientras que en el segundo periodo se habría brindado el servicio de gasificado a 4 mil contenedores.
- APMTC ha brindado el servicio de gasificado a 72 contenedores llenos reefer durante los primeros tres meses (entre agosto y octubre de 2022) y a 121 contenedores durante los primeros cuatro meses (entre agosto y noviembre de 2022).
- Considerando los datos anteriores, APMTC registraría cuotas de mercado de 2.3% y 3% en el primer y segundo periodo, respectivamente.

20. El porcentaje de 2.3% o el (estimado) de 3% representa una cuota de mercado muy distante al que INDECOPI supuso en su Informe Técnico. En el Informe Técnico, se asume el supuesto de que APMTC captaría el 49% del mercado de gasificado de contenedores que se embarcan por el Puerto del Callao. Como se observa, el supuesto asumido en el Informe Técnico colisiona con lo que se viene registrando en la realidad (en el periodo agosto a octubre o agosto a noviembre de 2022).

21. Por lo señalado en el numeral anterior, entonces el principal supuesto del Informe Técnico para que declarará que el servicio de gasificado no se prestaría en condiciones de competencia, no se viene cumpliendo.

22. Respecto a la definición del mercado geográfico, y tal como fue mencionado en el recurso de reconsideración planteado frente a la Resolución N° 021-2022-CD-OSITRAN, el servicio bajo análisis no sólo se presta en las instalaciones portuarias (sean terminales o depósitos temporales -portuarios o extraportuarios-) sino que también se brinda en forma importante en los almacenes o zonas de packing de las empresas exportadoras. No considerar a las instalaciones no portuarias (como si fue considerado en el servicio especial de Preparación de vehículos para entrega) es otro error fundamental por parte de INDECOPI<sup>6</sup>.

23. Al respecto, si por el Terminal Norte se han embarcado 1.9 miles de contenedores con arándanos durante el primer periodo y cifras preliminares arrojan 2.4 miles de contenedores de arándanos durante el segundo periodo, entonces el número de contenedores a los que se habría brindado gasificado sería de 960 en el primer periodo y 1.2 miles en el segundo periodo. Considerando que APMTC sólo brindo gasificado a 72 contenedores en el primer periodo y a 121 contenedores en el segundo periodo, entonces se tendría que APMTC sólo ha brindado el servicio bajo análisis al 7.5% y 9.8% de los contenedores que demandan gasificado y se embarcan por el Terminal Norte.

24. Si APMTC, sólo ha atendido al 7.5% (o al 9.8%) de los contenedores que demandan gasificado y se embarcan por el Terminal Norte, entonces significa que más del 90% del servicio fue atendido en depósitos extraportuarios o en los almacenes o zonas de packing de los exportadores. Por estas cifras, se puede mencionar que existen otros ofertantes más importantes que APMTC en la prestación del servicio de gasificado, que en gran parte se refieren a los almacenes o zonas de packing de exportadores que no fueron considerados en el Informe Técnico.

**25. Considerando únicamente las cuotas de mercado expuestas en los numerales anteriores, podemos afirmar que, tal como ha ocurrido desde años atrás, el servicio de gasificado que se brinda a contenedores de exportación se brinda en un mercado que posee condiciones de competencia.**

26. A pesar de lo mencionado en el párrafo anterior, y asumiendo el supuesto negado de que solo existen dos ofertantes relevantes (APMTC y DPWC), que nos remite a analizar el argumento (señalado en el Informe Técnico) de que existen limitaciones de capacidad en ambas ofertas, lo que conlleva a la ausencia de presión competitiva de DPWC sobre APMTC o viceversa, podemos mencionar que si DPWC hubiera o tendría limitaciones de capacidad en el mercado reefer, entonces no podría haber captado una parte importante

del mercado total de contenedores reefer de exportación (que es tomado en el Informe Técnico como el simul o reflejo de lo que ocurre en el mercado de gasificado).

27. Sin embargo, los datos muestran que, desde el año 2019 (que son los últimos datos tomados en el Informe Técnico) hacia la fecha, y en el embarque de contenedores reefer, DPWC ha aumentado en más de veinte (20) puntos porcentuales su cuota de mercado, ello en desmedro de la cuota de mercado de APMTC, (...).

28. Entonces, aún bajo el supuesto negado de que el servicio de gasificado es brindado por dos empresas relevantes (APMTC y DPWC), la alta pérdida de cuota de mercado en el mercado reefer de exportación de APMTC, es sinónimo de que DPWC no ha presentado limitaciones de capacidad en los años 2020, 2021 o 2022 para captar nuevos o más contenedores reefer, lo cual finalmente nos lleva a concluir que aun en este escenario (negado de solo competencia entre APMTC y DPWC) existen condiciones de competencia en el mercado reefer de exportación, y por ende en el de gasificado.

29. Entonces, **reafirmamos que en el mercado de gasificado existen condiciones de competencia y que el pronunciamiento de INDECOPI va en contra que lo que ocurre en la realidad**, lo cual se constata con las cifras presentadas y se puede reconfirmar consultando a exportadores y líneas navieras.

(5) A pesar, que este hecho le fue informado a INDECOPI, mediante Carta N° 619-2021-APMTC/LEG, esta institución no la analizo a razón de que esta información le fue presentada luego de la emisión de su Informe Técnico; es decir, por cuestiones de forma esta institución no habría considerado esta información y, no hubo opción de que INDECOPI reconsiderara el pronunciamiento dado en el Informe Técnico”.

[Énfasis y subrayado agregados].

[Se han omitido los pies de página 3 y 4].

Nota al pie de página 2 del Anexo de la Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG:

“2 Sobre este punto, es importante precisar que los principales argumentos, sobre todo el de que el servicio bajo análisis se provee en buena parte fuera de los terminales y depósitos temporales (portuarios o extraportuarios) no fue analizado por INDECOPI. Mas [sic] adelante; presentaremos información adicional que muestra, con datos actuales, que los supuestos considerados por INDECOPI para concluir que no existen condiciones de competencia en el primer mercado relevante son erróneos”. Se recalca que este cuestionamiento al pronunciamiento de INDECOPI y al no análisis de ofertas fuera de terminales portuarios y depósitos temporales (portuarios o extraportuarios) no busca que se desregule el mercado ya que entendemos que ello no es posible en estos momentos, sino que la finalidad es que se considere, por un lado, que este procedimiento de fijación tarifaria, que demanda muchos meses y recursos de ambas partes (APMTC y OSITRAN), podrían haber sido evitados con un correcto análisis del mercado geográfico y de las condiciones de competencia del mercado relevante. La otra finalidad, es consultar a OSITRAN sobre los plazos para plantear solicitud de desregulación luego de culminar el presente procedimiento de fijación tarifaria”.

[Subrayado agregado].

187. De manera adicional, el Concesionario alegó que, pese a no encontrarse de acuerdo con el pronunciamiento del Indecopi contenido en el Informe Técnico, solicitó a este Organismo Regulador el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” bajo el entendido de que era la única alternativa para poder brindar el servicio mencionado en el TNM, como se cita inmediatamente:

“14. Como se ha mencionado anteriormente, la intención es que se tenga en cuenta el perjuicio (en asignación de recursos) que causa un pronunciamiento no adecuado en temas de competencia; dicho perjuicio se refiere a que **APMTC se ha visto forzado a continuar un procedimiento de fijación tarifaria** lo que ha implicado la asignación de recursos (...).

(...)

17. La Propuesta Tarifaria forma parte del procedimiento de fijación de tarifa máxima del servicio especial gasificado de contenedores llenos, cuyo inició se aprobó con la Resolución N° 021- 2022-CD-OSITRAN a solicitud de APMTC (mediante Carta N° 336-2022-APMTC/LEG). La solicitud de APMTC se originó ya que, a pesar no estar de acuerdo con el pronunciamiento del Informe Técnico de INDECOPI, se entendía que para poder brindar el servicio de gasificado de contenedores llenos tenía como única alternativa

**solicitar (a instancia de parte) el inicio de fijación tarifaria del servicio de gasificado de contenedor lleno**.

[Énfasis y subrayado agregados].

188. Asimismo, APMT indicó que los comentarios señalados anteriormente tienen como finalidad realizar una consulta vinculada con la oportunidad para presentar una solicitud de desregulación tarifaria, según se observa en las siguientes citas:

**“14. (...) Asimismo, solicitamos que OSITRAN nos pueda indicar cuál es el plazo que APMT debe esperar luego de culminar el presente procedimiento de fijación tarifaria del servicio bajo análisis ya que no se encuentra nada concreto en el Reglamento de Tarifas de OSITRAN.**

(...)

**30. Todo lo señalado anteriormente, tiene la finalidad de poder plantear la siguiente consulta a OSITRAN: qué plazos se deben dar o esperar para poder solicitar el inicio de procedimiento de desregulación del servicio de gasificado de contenedores llenos reefer. Entendemos que dicha solicitud debe ser planteado luego de que finalicé el actual procedimiento de fijación tarifaria (que concluye con la fijación definitiva de la tarifa máxima por parte de OSITRAN), pero no sabemos con precisión si dicha solicitud puede ser planteado (por ejemplo) al mes siguiente de finalizado el actual procedimiento de fijación tarifaria. Por lo anterior, solicitamos a OSITRAN nos indique cuáles son los plazos para plantear la solicitud de desregulación”.**

[Énfasis y subrayado agregados].

### **Posición de las Gerencias**

189. Como se observa, a través de los comentarios presentados por APMT, este ha manifestado que el pronunciamiento del Indecopi contenido en el Informe Técnico del Indecopi no es adecuado, lo cual – a juicio del Concesionario – se puede verificar al observar la cuota de mercado de APMT en la actualidad para el Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” del TNM, la misma que es ampliamente distinta de aquella prevista en el Informe Técnico del Indecopi.
190. Adicionalmente, APMT indica que, pese a no encontrarse de acuerdo con el pronunciamiento contenido en el Informe Técnico del Indecopi, a efectos de brindar el Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos”, tenía como única alternativa solicitar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio antes mencionado.
191. Además, el Concesionario ha señalado que su cuestionamiento al Informe Técnico del Indecopi tiene como objetivo consultar al Ositrán qué plazo deben esperar luego de concluido el presente procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” del TNM para solicitar el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria de dicho servicio.
192. En este punto, es pertinente señalar que, el numeral 21.2 del artículo 21 del RETA establece que los comentarios o aportes presentados por los interesados deben estar referidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, siendo que, dichos comentarios o aportes no tienen carácter vinculante. En consecuencia, se procede a analizar los comentarios de APMT a la luz de lo establecido en el artículo citado del RETA, esto es, que deben encontrarse relacionados a la Propuesta Tarifaria del Regulador.
193. Respecto al comentario de APMT que cuestiona las conclusiones del Informe Técnico del Indecopi, se advierte que, de acuerdo con la evaluación de las condiciones de competencia llevada a cabo por el Indecopi – quien indicó que el servicio en cuestión no se brindaría en condiciones de competencia –, en virtud de lo establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, se dispuso el inicio del presente procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de parte<sup>35</sup>, lo cual se recogió tanto en la Resolución de Consejo Directivo N° 0021-2022-CD-

<sup>35</sup> Artículo 17 del RETA:

OSITRAN (sustentada en el Informe Conjunto N° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ)) y en la Resolución de Consejo Directivo N° 0049-2022-CD-OSITRAN (que aprobó la Propuesta Tarifaria del Regulador).

194. Considerando lo anterior, este Organismo Regulador debe reiterar que la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión del TNM previamente citada establece el procedimiento que, las instituciones involucradas, deben seguir para iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial. Así, de manera previa al inicio del procedimiento de fijación tarifaria de un Servicio Especial, el Indecopi se pronuncia sobre las condiciones de competencia del mismo. Si el Indecopi concluye que no existen condiciones de competencia, entonces, siguiendo el procedimiento establecido en el RETA, el Ositrán establecerá una tarifa para dicho servicio. Sobre el particular, el artículo 17 del RETA señala que el Concesionario se encuentra facultado a solicitar de parte el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria, presentado para tales efectos, entre otros, su respectiva Propuesta Tarifaria.
195. En el presente caso, conforme al procedimiento contractual previsto en la Cláusula 8.23 antes indicada, mediante Carta N° 0032-2021-APMTC/LEG del 09 de marzo de 2021, APMT solicitó al Indecopi que se pronuncie sobre las condiciones de competencia para el Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" del TNM. En atención a lo solicitado por APMT, el Indecopi se pronunció a través del Informe Técnico N° 042-2021-CLC/INDECOP<sup>36</sup> del 19 de julio de 2021 (a saber, el Informe Técnico del Indecopi), en el cual concluyó que dicho servicio no se prestaría en condiciones de competencia.
196. Posteriormente, frente al Informe Técnico del Indecopi y por intermedio de la Carta N° 619-2021 APMTC/LEG y anexo del 10 de agosto de 2021, APMT presentó comentarios respecto a los dos mercados relevantes definidos en el señalado informe, a efectos de que la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi (en adelante, CLC) evalúe estos escenarios y le precise en qué casos se verificaría o no la existencia de condiciones de competencia.
197. En atención a ello, mediante Carta N° 140-2021/DLC-INDECOP<sup>36</sup> del 03 de septiembre de 2021 dirigida a APMT, por encargo de la CLC, la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia del Indecopi (en adelante, DLC) concluyó que, analizados los nuevos argumentos señalados por APMT y, en base a la información disponible, las conclusiones contenidas en el Informe Técnico del Indecopi se mantienen, y,

---

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

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

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

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

[Énfasis y subrayado agregados.]

<sup>36</sup> El mencionado Informe Técnico fue remitido a este Regulador mediante Oficio 088-2021/ST-CLC-INDECOP<sup>36</sup> recibido el 20 de julio de 2021.

en consecuencia, se reiteró que el Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" del TNM no se prestaría en condiciones de competencia"<sup>37,38</sup>.

198. En ese contexto, luego de que el Indecopi indicara que el Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" del TNM no se prestaría en condiciones de competencia, mediante Carta N° 0336-2022 APMTC/LEG recibida el 20 de abril de 2022, APMT solicitó a este Organismo Regulador que dé inicio al procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial antes mencionado. Además, el Concesionario indicó que, entre otros, en tanto el Indecopi había indicado que el servicio en cuestión no se brindaría en condiciones de competencia, se cumple con los requisitos establecidos en el RETA para declarar la procedencia de la solicitud de APMT y, en consecuencia, disponer el inicio del correspondiente procedimiento de fijación tarifaria.
199. Luego de la respectiva evaluación, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0021-2022-CD-OSITRAN sustentada en el Informe Conjunto N° 00047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), el Consejo Directivo del Ositrán dispuso, a pedido de APMT, el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" del TNM, ello, bajo la premisa de que, tal como fue señalado por APMT en su solicitud de fijación tarifaria, conforme al procedimiento contractual previsto en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, el Indecopi emitió su pronunciamiento, a través del Informe Técnico N° 042-2021-CLC/INDECOPI, el mismo que fue ratificado mediante la Carta N° 140-2021/DLC-INDECOPI, concluyendo que el mencionado Servicio Especial no se prestaría en condiciones de competencia.
200. Asimismo, en la medida que, como señaló el Indecopi, el servicio en cuestión no se prestaría en condiciones de competencia, a pedido de APMT y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 del RETA, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0021-2022-CD-OSITRAN se fijó una tarifa provisional para el Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" del TNM en tanto se determine la tarifa final.
201. En cuanto a que APMT tuvo que solicitar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria para brindar el servicio antes mencionado en el TNM, este Regulador debe precisar que, el Concesionario ha seguido el procedimiento que corresponde conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión y en el RETA como norma supletoria<sup>39</sup>. En efecto, antes de iniciar la prestación de un Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión, o tratándose de servicios nuevos, debe contarse con un pronunciamiento del Indecopi en el cual se indique que el servicio propuesto por el Concesionario no se brindaría en condiciones de competencia, solo después de ello, este Organismo Regulador intervendrá si así lo solicita la Entidad Prestadora.

<sup>37</sup> Cabe indicar que, en su Carta N° 140-2021/DLC-INDECOPI dirigida a APMT, la DLC también señaló que la información remitida por APMT, mediante la Carta N° 619-2021 APMTC/LEG y anexo, "constituye información que no fue presentada por APM Terminals Callao S.A. [...] en su propuesta de servicio especial para que el [...] Indecopi se pronuncie sobre las condiciones de competencia. En tal sentido, la Comisión considera que el momento oportuno para que APMT remita toda aquella información que estime conveniente evaluar es antes de su pronunciamiento; por lo que se exhorta a APMT para que, en el caso de futuras solicitudes, lo realice en este periodo".

<sup>38</sup> La antes indicada Carta N° 140-2021/DLC-INDECOPI fue remitida a este Regulador mediante Oficio N° 010-2021/DLC-INDECOPI recibido el 07 de septiembre de 2021.

<sup>39</sup> Artículo III del Título Preliminar del RETA:  
**"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".*

[Subrayado agregado].

202. De otro lado, con relación a la consulta efectuada por APMT sobre cuál es el plazo luego de culminado el presente procedimiento de fijación tarifaria para que APMT pueda solicitar el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria, corresponde reiterar que, el numeral 21.2 del artículo 21 del RETA establece que los comentarios o aportes presentados por los interesados deben estar referidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán, siendo que, dichos comentarios o aportes no tienen carácter vinculante.
203. Teniendo en cuenta lo afirmado, es de precisar que este comentario no se encuentra relacionado con alguna materia desarrollada en la Propuesta Tarifaria del Regulador, conforme lo requiere el artículo 21 del RETA. Es más, este comentario particular de APMT plantea un escenario que podría o no ocurrir luego de culminado el presente procedimiento de fijación tarifaria, siendo aún más evidente que no se encuentra referido a la Propuesta Tarifaria de este Organismo Regulador, por lo que, carece de objeto su postulación en esta etapa del presente procedimiento tarifario<sup>40</sup>.
204. **Considerando lo expuesto, se dan por atendidos los comentarios de APMT.**
205. Respecto de lo indicado en el **literal b)** precedente, el Concesionario señala que la metodología de *benchmarking* resulta de fácil aplicación y refleja los precios actuales de los ofertantes del servicio de gasificado, por lo que disciplinará la tarifa que cobre a los usuarios. Sin embargo, señala APMT, con la metodología de costo de unidad de servicio adicional se correría el riesgo de no garantizar la sostenibilidad del servicio.
206. Sobre ello, debe indicarse que, de acuerdo con lo indicado por el Indecopi, el servicio de Gasificado de contenedores llenos no se brindaría en condiciones de competencia en el TNM, lo cual implica que el Concesionario posee poder de mercado para fijar una tarifa por encima del precio que se establecería en un escenario de competencia. En tal sentido, si bien la metodología de *benchmarking* es de fácil estimación y refleja el promedio de las tarifas o precios cobrados en el mercado, en el presente caso, debe reiterarse que los terminales portuarios experimentan economías de alcance diferentes a las que pueden alcanzar los depósitos extraportuarios, por lo que incluir a estos últimos en la muestra para estimar una tarifa bajo dicha metodología tal como propone el Concesionario generaría distorsiones. Dado ello, en la medida que se dispone de información escasa (únicamente tres terminales portuarios que brindarían la modalidad conjunta de inyección de gases y de dos terminales portuarios que brindaría la modalidad individual de inyección de gases) para utilizar la metodología de *benchmarking*, se considera que esta no resulta apropiada para estimar la tarifa del servicio de gasificado de contenedor lleno.
207. Adicionalmente, en la Propuesta Tarifaria de APMT se indica que, durante el periodo 2001 y 2021, la metodología principalmente utilizada por el Ositrán en los procedimientos de fijación tarifaria de servicios portuarios fue la de *benchmarking* (en siete de los once procedimientos llevados a cabo por Ositrán se utilizó la metodología de *benchmarking*). Además, el Concesionario indica que en el Regulador también ha utilizado la metodología de costos incrementales, sin embargo, la prioridad es la de *benchmarking*. En esa línea, el Concesionario manifiesta que para el caso de la fijación tarifaria del Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos debe utilizarse la metodología de *benchmarking* y no bajo la de costos incrementales, en tanto que existen diversos inconvenientes para el uso de una metodología basada en costos (demanda incierta o nula, costos directos de gases inciertos, costos comunes fijos y variables difíciles de asignar y el costo-beneficio de la regulación basada en costos).

---

<sup>40</sup> Sin perjuicio de lo mencionado, conviene indicar que los requisitos para que una Entidad Prestadora presente una solicitud de desregulación tarifaria, se encuentran establecidos en el artículo 34 del RETA. Asimismo, el artículo 32 del RETA indica que corresponde al Ositrán desregular las tarifas cuando se verifique que el servicio en cuestión se brinda en un mercado en el cual existen condiciones de competencia.

En ese sentido, la oportunidad para la presentación de una solicitud de desregulación tarifaria por parte de una Entidad Prestadora es cuando cumpla los requisitos establecidos en el artículo 34 del RETA, siendo que, según corresponda, competará a este Organismo Regulador efectuar la evaluación de procedencia respectiva, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión o, cuando este no lo prevea, según los plazos y procedimientos previstos en el RETA.

208. Sobre ello, debe indicarse que, según el artículo 16.5 del RETA<sup>41</sup>, la selección de la metodología de fijación tarifaria debe realizarse considerando la naturaleza del servicio cuya tarifa será regulada. En virtud de ello, el Ositrán se encuentra facultado a elegir la metodología de fijación tarifaria en función del servicio a regular. Ahora, si bien en procedimientos tarifarios anteriores este Regulador optó por utilizar la metodología de *benchmarking* para la fijación tarifaria de servicios portuarios nuevos, en dichas ocasiones sí se disponía de información para utilizar dicha metodología y se descartó el uso de alguna metodología de costeo en base a la falta de información para realizar su cálculo. Es importante mencionar que en los procedimientos tarifarios en los cuales este Regulador utilizó la metodología de *benchmarking* para determinar la tarifa, no se incluyó como parte de la muestra de terminales comparables a algún depósito extraportuario.
209. Asimismo, cabe mencionar que para utilizar la metodología de *benchmarking* resulta necesario contar con empresas que brinden un servicio similar al de gasificado de contenedores llenos propuesto por APMT<sup>42</sup>. Sin embargo, en el presente caso se dispone de escasa información respecto a la muestra de terminales que brindan un servicio comparable al propuesto por el Concesionario<sup>43, 44</sup> (tres terminales portuarios que brindarían la modalidad conjunta de inyección de gases y de dos terminales portuarios que brindaría la modalidad individual de inyección de gases), tal como se aprecia a continuación:

**Cuadro N° 3**  
**Terminales portuarios que ofrecen servicios de alcance similar al Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos**

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 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.

<sup>41</sup> **Artículo 16.5 del RETA:**

*"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."*

<sup>42</sup> Según el Anexo I del RETA, la metodología de *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 similares características y/o que presten un servicio similar. Asimismo, de acuerdo con Barrantes (2018) una modalidad para fijar las tarifas bajo un escenario con información limitada es la de *benchmarking*, la cual consiste en agrupar empresas con similares características.

<sup>43</sup> Cabe mencionar que, de manera posterior al inicio del procedimiento de fijación tarifaria, este Regulador efectuó la búsqueda de terminales portuarios que brindasen un servicio similar al de gasificado de contenedores llenos propuesto por APMT; sin embargo, a la fecha del presente informe tarifario únicamente se ha encontrado que tres terminales portuarios brindan el servicio de gasificado de contenedores en su modalidad conjunta (nitrógeno y dióxido de carbono) y dos terminales portuarios brindan el servicio en modalidad individual. Es preciso añadir que se encontró que el servicio denominado "Ventilación de contenedores con gases interferentes" brindado en el Terminal Portuario de San Antonio brindado por DP World San Antonio de Chile podría ser similar al servicio de gasificado de contenedores propuesto por APMT, sin embargo, mediante comunicación electrónica del 30 de septiembre de 2022, DP World San Antonio informó que el servicio de ventilación de contenedores con gases interferentes no incluye la inyección de gases al interior del contenedor, motivo por el cual dicho servicio no resulta comparable o similar al Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos brindado por APMT.

<sup>44</sup> Como se indicó previamente, no resulta adecuado considerar a los depósitos extraportuarios como parte de la muestra en tanto que estas empresas presentan economías de alcance diferentes a las de los terminales portuarios.

210. En ese sentido, al contar con una muestra pequeña de terminales, no resulta apropiado utilizar la metodología de *benchmarking*, puesto que esta no permitiría capturar de manera eficiente la tarifa promedio del sector en el que se provee el servicio. Por ello, en tanto que no se dispone de información confiable de una proyección de demanda que permita calcular la tarifa en base a un flujo de caja, en el presente informe tarifario se estimará la tarifa del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos bajo la metodología de costos incrementales basada en una unidad de dicho servicio.
211. Cabe mencionar que, como se aclarará más adelante, la metodología de costos incrementales resulta adecuada para la determinación de la tarifa de un Servicio Especial, toda vez que esta permite que el Concesionario cubra todos los costos adicionales de los factores de producción estrictamente necesarios para la producción del servicio, por lo que por definición no vulnera el principio de sostenibilidad de la oferta establecido en el RETA.
212. Con relación al **literal c)** precedente, debe indicarse lo siguiente respecto de lo manifestado por APMT sobre la existencia de limitaciones o deficiencias en el cálculo de la tarifa mediante la metodología de costos incrementales basada en una unidad de servicio adicional:

- Cálculo de la Retribución al Estado y Aporte por Regulación

El Concesionario señala que en la Resolución de Consejo Directivo N° 002-2017-CD-OSITRAN que determinó la tarifa del Servicio Especial "Retiro de separadores artificiales en bodegas de las naves" se realizó un cálculo erróneo, en tanto que estimó los pagos de retribución al Estado y aporte por regulación con base en los costos operativos de brindar dicho servicio y no sobre la base de la tarifa. Dado ello, el Concesionario manifiesta que con esta forma de cálculo de la tarifa se operaría en pérdida, en tanto que la tarifa no cubriría los costos y aportes asociados a la prestación del servicio.

Al respecto, cabe señalar que no es materia del presente procedimiento evaluar si es correcto o no el análisis que efectuó el Regulador en el marco del procedimiento de fijación tarifaria que concluyó con la Resolución de Consejo Directivo N° 002-2017-CD-OSITRAN, debiendo resaltarse que cualquier cuestionamiento contra dicho análisis pudo haber sido interpuesto a través del recurso impugnativo correspondiente y dentro del plazo legal, lo cual no ocurrió en ese caso.

Sin perjuicio de ello, resulta importante indicar que en el Informe Tarifario que sustenta la mencionada Resolución de Consejo Directivo N° 002-2017-CD-OSITRAN se señala que la tarifa que determine el Regulador será aquella que cubra los costos adicionales en los que incurra el Concesionario por la prestación del servicio. En ese sentido, el Regulador indicó que la Tarifa estimada permite cubrir los costos operativos adicionales y los aportes adicionales (Retribución al Estado y Aporte por Regulación), tal como se aprecia a continuación:

*"(...) 92. Por lo tanto, para cubrir los costos operativos adicionales y las aportaciones adicionales, el regulador propone una tarifa por operación de retiro de separadores artificiales equivalente a USD 759,37.*

**Cuadro N° 6**  
**Determinación de la tarifa (en USD)**

<i>Costos operativos</i>	<i>729,00</i>
<i>Retribución APN</i>	<i>22,78</i>
<i>Retribución OSITRAN</i>	<i>7,59</i>
<b>TARIFA FINAL</b>	<b>759,37</b>

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN. (...)*

De acuerdo con los cálculos mostrados en dicho informe tarifario<sup>45</sup>, la estimación de los aportes no es realizada sobre la base de los costos operativos como afirma el Concesionario en su Escrito S/N del 04 de julio de 2022, sino que es realizada tomando como base la tarifa final del servicio. Ello se verifica en tanto que la Retribución al Estado considerada representa el 3% de la tarifa final (USD 22,78 es el 3% de USD 759,37) y el Aporte por regulación es el 1% de la tarifa final (USD 7,59 es el 1% de USD 759,37).

Asimismo, como se detallará más adelante, para el cálculo de la tarifa del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos se considera como base de cálculo de la Retribución al Estado y Aporte por regulación a la tarifa final y no a los costos operativos adicionales de brindar dicho servicio.

De este modo, de manera contraria a lo afirmado por el Concesionario, la tarifa calculada por el Regulador bajo la metodología de costos incrementales basada en una unidad de servicio permite al Concesionario cubrir sus costos operativos adicionales y los aportes adicionales en los que incurra por brindar el servicio de gasificado de contenedores llenos.

- Sostenibilidad de la oferta

El Concesionario señala que el uso de la metodología de costos incrementales basado en una unidad de servicio va en contra del principio de sostenibilidad de la oferta establecido en el RETA. Ello, en la medida que al calcular el pago de los aportes adicionales en base a los costos operativos se incurriría en pérdidas, lo cual no resultaría posible desde el criterio de sostenibilidad de la oferta.

Sobre ello, de acuerdo con el artículo V del RETA, el principio de sostenibilidad de la oferta implica que *“el nivel tarifario deberá permitir que se cubran los costos económicos de la prestación del servicio.”* Considerando ello, tal como se indicó en el Informe Conjunto N° 0047-2022-CD-OSITRAN (GRE-GAJ), la metodología de costos incrementales resulta adecuada para la determinación de tarifas de un Servicio Especial en tanto que considera 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.

Adicionalmente, tal como se aclaró en el punto anterior, el cálculo de los aportes adicionales de Retribución al Estado y Aporte por regulación no se estiman sobre la base de los costos operativos, sino considerando la tarifa final del servicio. Con ello, no se vulnera el principio de sostenibilidad de la oferta, en tanto que se garantiza que la tarifa final cubra tanto los costos operativos como los aportes adicionales vinculados con la prestación del Servicio Especial.

- Ausencia de incentivos para la creación de nuevos servicios

APMT manifiesta que la metodología de costos incrementales basada en una unidad de servicio no considera la obtención de un margen de rentabilidad, lo cual desincentiva la creación de nuevos servicios y el ofrecimiento de nuevos servicios si solo se permite cobrar una tarifa que cubra el costo operativo directo. Asimismo, el Concesionario señala que en otros procedimientos tarifarios sí se considera un margen de rentabilidad, con excepción de los procedimientos de fijación tarifaria efectuados en el Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma (en este caso,

---

<sup>45</sup> El Informe “Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves” se encuentra disponible en: [https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/06\\_DECISION\\_FINAL\\_APMT\\_SE.pdf](https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/06_DECISION_FINAL_APMT_SE.pdf) (último acceso: 21.10.2022).

APMT considera que no se incluye un margen de rentabilidad debido a que esta concesión es cofinanciada) y del procedimiento tarifario del Servicio Especial "Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves".

Sobre el particular, debe indicarse que, de acuerdo con la definición de la metodología de costos incrementales citada previamente, la determinación del nivel tarifario de un servicio se basa en los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer el servicio de manera eficiente. Dichos costos adicionales permiten cubrir los costos de operación, mantenimiento y de gastos de capital.

Considerando ello, tal como se detallará en la siguiente sección, para efectos de determinar la tarifa del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos, se incluyen todos los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer dicho servicio.

Es importante recordar que, de acuerdo con Varian (2006), los ingredientes necesarios para producir un bien, o en el presente caso brindar un servicio, se denominan factores de producción, los cuales se pueden clasificar en tierra, trabajo, capital y materias primas. Asimismo, dicho autor señala que los costos incluyen todos los factores de producción, valorados a su precio de mercado o su costo de oportunidad. En el caso de la mano de obra, por ejemplo, su retribución será determinada al valor del salario del mercado y en el caso del insumo capital este será valorado en función al costo de oportunidad de dicho insumo.

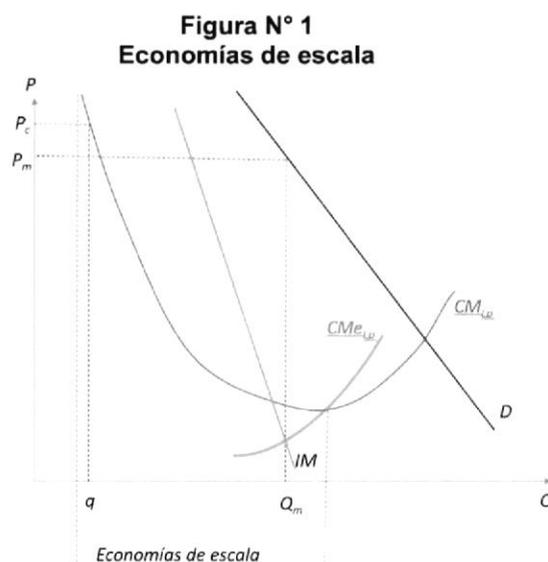
En el presente caso, como se detallará más adelante, los costos adicionales que son estrictamente necesarios para producir el servicio de gasificado son: (i) mano de obra (personal administrativo y operativo), (ii) gas nitrógeno y dióxido de carbono, (iii) materiales (combustible, mangueras, *dampers*, entre otros), y (iv) mantenimiento adicional de montacargas. Cabe mencionar que el Concesionario ha señalado en su Carta N° 1263-2022-APMT/LEG que en el futuro sería necesario adquirir equipamiento y sistemas adicionales para brindar el servicio; sin embargo, a la fecha el Concesionario ya dispone de dicho equipamiento y sistemas en el TNM para la prestación de diversos servicios, por lo que estos no representarían un costo adicional estrictamente necesario para brindar actualmente el servicio de gasificado.

Por lo tanto, para la determinación de la tarifa del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos, se valorarán los factores de producción adicionales considerando sus costos de oportunidad; es decir, en el caso de la mano de obra se utilizarán los salarios del personal involucrado en la prestación del servicio, mientras que en el caso de los insumos y el mantenimiento se utilizarán sus respectivos valores de mercado. De otro lado, debe indicarse que no se incluye un costo de oportunidad asociado al insumo capital en la medida que para la prestación del servicio de gasificado no se requiere adquirir algún equipamiento y sistemas adicionales. En ese sentido, la tarifa de este servicio incluye todos los costos adicionales de los factores de producción estrictamente necesarios para brindar el servicio, valorados a sus respectivos costos de oportunidad.

Finalmente, debe indicarse que esta tarifa se encuentra sujeta a las disposiciones en materia regulatoria establecidas en el Contrato de Concesión, en particular, la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, que establece que las tarifas serán revisadas utilizando el mecanismo regulatorio de *price cap* o RPI-X, el cual provee fuertes incentivos para que la Entidad Prestadora regulada sea eficiente en términos productivos, ello en la medida que las tarifas máximas se mantienen fijas durante un periodo regulatorio con el fin de inducir a la Entidad Prestadora a ser más productiva y reducir sus costos en dicho periodo. Por lo tanto, en la medida que el Concesionario sea más productivo en la prestación del servicio, este podrá obtener beneficios extraordinarios producto del mecanismo de incentivos establecido en el Contrato de Concesión.

213. Respecto de lo indicado en el **literal d)** previamente indicado, el Concesionario señala que existe un riesgo alto de subestimar la tarifa del servicio de gasificado utilizando la metodología de costos incrementales de una unidad de servicio. Ello, en la medida que existe una alta variabilidad en cuanto a los costos asociados a los gases y al personal técnico *reefer*. La variación de dichos costos es producto del nivel de demanda que se atienda; sin embargo, en su Escrito S/N del 04 de julio de 2022, APMT señala que conforme aumenta la demanda, los costos por unidad de servicio disminuirán.
214. Asimismo, el Concesionario señala que el uso de costo unitario de servicio fue considerado poco apropiado por el Ositrán en la Resolución de Consejo Directivo N° 063-2005-CD/OSITRAN respecto de la fijación de la tarifa máxima del servicio de embarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani.
215. De otro lado, en línea con lo indicado en su Escrito S/N del 04 de julio de 2022, mediante Cartas N° 1134 y 1222-2022-APMTC/LEG, el Concesionario ha indicado que, a la fecha de emisión de dichas cartas, ha prestado el servicio de gasificado a una cantidad reducida de contenedores. Dado ello, el Concesionario considera que dicha información remitida presenta una limitación para tener un cálculo robusto de tiempos y costos, en tanto que podrían no ser representativos ya que para proveer información confiable de tiempos y costos se requerirá haber brindado el servicio de gasificado a un número de contenedores bastante mayor, lo cual sí podría permitir tener un costo promedio adecuado.
216. Al respecto, debe indicarse lo siguiente:
- Con relación a la alta variabilidad de los costos de los gases y mano de obra del personal técnico *reefer*, debe indicarse que, en efecto, se espera que conforme incremente la demanda del Servicio Especial Gasificado de contenedor lleno los costos promedios de los gases y el personal *reefer* disminuyan, toda vez que el servicio se encuentra en una etapa inicial de la provisión del servicio y conforme se incremente la demanda, los costos medios de los insumos decrecerán producto de las economías de escala.

De acuerdo con la teoría económica, una función de costos de una empresa podría presentar economías de escala cuando al incrementar la producción en una proporción determinada, los costos aumentan en una proporción menor. Es decir, ante la presencia de economías de escala existen costos medios decrecientes, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:



Fuente: Viscusi (2005). *Economics of Regulation and Antitrust* (4<sup>th</sup> ed.)  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

De acuerdo con Church y Ware (2000), las empresas podrían experimentar economías de escala cuando, entre otros, existe división de trabajo, recursos especializados y rendimientos volumétricos a escala. Asimismo, otra fuente de economías de escala es el efecto de aprendizaje, el cual contribuye a la disminución de costos conforme aumente la provisión de servicios.

Considerando ello, tal como lo señala APMT, conforme aumente la demanda de servicios, el Concesionario requerirá adquirir balones de gases mayores, lo cual, debido al volumen comprado, disminuirá el costo promedio de los gases. Asimismo, en el escenario que la demanda aumente, será necesario contratar más personal especializado en contenedores *reefer*, haciendo que el costo promedio del personal disminuya. Adicionalmente, es importante agregar que el efecto aprendizaje también contribuye a las economías de escala en este caso, en tanto que actualmente el Concesionario se encuentra en una etapa inicial de la prestación del servicio.

Ahora bien, debe indicarse que, con la finalidad de valorar los factores de producción necesarios para gasificar contenedores, en el presente procedimiento se han utilizado los precios de mercado proporcionados por el Concesionario e incurridos por este en la etapa inicial de prestación del servicio en el TNM. Es decir, considerando la teoría económica descrita anteriormente, resulta razonable esperar que en el mediano plazo y conforme aumente la demanda del servicio, los costos medios de producción del servicio disminuyan producto de las economías de escala. Por lo tanto, el riesgo de subestimar la tarifa del servicio se vería mitigado en tanto que las tarifas cubren los costos de los factores de producción en una etapa inicial de prestación del servicio objeto del presente procedimiento de fijación tarifaria.

Cabe indicar que se considera apropiado utilizar la información actual de los factores de producción, en tanto que permiten al Concesionario cubrir los costos asociados a la provisión del servicio. Asimismo, debe mencionarse que las ganancias en eficiencia que experimente el Concesionario producto de la provisión de este servicio (ya sea por las economías de escala debido al aumento de producción o por la productividad del Concesionario), serán capturadas cuando este Regulador revise las tarifas según el mecanismo regulatorio de *price cap* previsto en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión.

- El Concesionario también señala que el uso del costo unitario del servicio fue considerado poco apropiado por el Ositrán en la Resolución de Consejo Directivo N° 063-2005-CD/OSITRAN respecto de la fijación de la tarifa máxima del servicio de embarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani.

Sobre ello, en la Resolución de Consejo Directivo N° 063-2005-CD-OSITRAN, que determinó la tarifa del servicio de embarque de pasajeros en el Terminal Portuario de Matarani, se indicó lo siguiente:

*“(...) En el supuesto de aplicarse una metodología basada en costos totalmente distribuidos, el bajo nivel de demanda distorsionaría los costos unitarios del servicio de embarque, sean éstos obtenidos bajo costeo histórico o costeo estándar. En efecto, el costo unitario pierde neutralidad e introduce distorsiones cuando las demandas resultan muy bajas o muy altas. En el supuesto de aplicarse costos incrementales, se requeriría de proyecciones de tráfico de pasajeros y de inversiones. En este caso, la baja demanda y la incertidumbre sobre el servicio no justificaría efectuar dichas estimaciones por la falta de regularidad o señales que indiquen que existe un potencial de desarrollo del servicio. (...)”*

Al respecto, de acuerdo con lo indicado en la citada resolución, estimar una tarifa bajo la metodología de costos totalmente distribuidos en un escenario de baja demanda distorsionaría los costos unitarios del servicio. Asimismo, en cuanto a la metodología de costos incrementales, se señala que esta requiere de proyecciones de demanda e inversiones, lo cual en un escenario de baja demanda e incertidumbre del servicio no se encontraría justificada.

Ahora bien, como se indicó en el Informe Conjunto N° 0047-2022-CD-OSITRAN (GRE-GAJ), en una etapa inicial de la prestación del servicio no resulta posible obtener proyecciones de demanda confiables para estimar una tarifa bajo la metodología de costos incrementales utilizando un flujo de caja. Asimismo, tampoco resulta apropiado utilizar la metodología de *benchmarking* debido a la escasa información de terminales portuarios similares al TNM que brinden el servicio de gasificado de contenedores. En tal sentido, se ha optado por la metodología de costo incremental de una unidad de servicio, para lo cual no se requiere una proyección de demanda.

Considerando ello, debe indicarse que el costo incremental de una unidad de servicio se encuentra sustentado en los costos incurridos por la empresa en la etapa inicial de prestación del servicio. Asimismo, este método de cálculo tarifario no requiere de una proyección de demanda que introduzca alguna distorsión en costo promedio de prestación del servicio.

- Con relación a lo indicado por el Concesionario respecto de que la información remitida en las Cartas N° 1134 y 1222-2022-APMTC/LEG representaría una limitación para obtener un cálculo robusto de tiempo y costos del servicio, en tanto que ha sido obtenida sobre la base de una cantidad pequeña de servicios brindados a las fechas de emisión de dichas cartas, es necesario reiterar que la información de costos utilizada en el presente procedimiento corresponde a los que efectivamente ha incurrido el Concesionario en la prestación de servicio de gasificado brindado por APMT. Así, dada la etapa inicial de prestación del servicio, es de esperar que el nivel de demanda sea bajo, por lo que, considerando las economías de escala de la industria portuaria señalada en Tovar, Jara-Díaz y Trujillo (2007), resulta razonable esperar que los costos promedios de los servicios disminuyan a medida que va aumentando la cantidad de servicios provistos.

Además, tal como se mencionó previamente, se considera apropiado utilizar la información actual de los factores de producción, en tanto que permite al Concesionario cubrir los costos asociados a la provisión del servicio. Asimismo, las ganancias en eficiencia que experimente el Concesionario producto de la provisión de este servicio serán capturadas cuando este Regulador revise las tarifas según el mecanismo regulatorio de *price cap* previsto en el Contrato de Concesión.

## **Comentario y posición de las Gerencias 7**

### **Comentario**

217. El Concesionario señala en su Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se indica que, en la medida que un terminal portuario posee mayores ganancias en eficiencia que un depósito extraportuario, entonces el precio que podría cobrar en el terminal portuario como APMT debería ser menor que los extraportuarios, siendo que APMT cobraría dicho menor precio en caso existirán condiciones de competencia, pero como no existe competencia, entonces el Concesionario no cobraría dicho menor precio. Sobre ello, APMT sostiene que lo argumentado por el Regulador resulta inválido en tanto que:

- Los dos costos de transacción que justificarían las supuestas mayores ganancias de eficiencia de un terminal portuario frente a un depósito extraportuario no existen o no hay ningún estudio o análisis que la sustente.
- Es equivocado indicar que no existen condiciones de competencia en el servicio de gasificado.

### **Posición de las Gerencias**

218. Como se indicó previamente y fue señalado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, resulta razonable esperar que un terminal portuario posea mayores ganancias en eficiencia que un depósito extraportuario, en la medida que, en un terminal portuario, a diferencia de un depósito extraportuario, la provisión de servicios adicionales como el gasificado se benefician de las externalidades positivas de los factores o insumos necesarios para brindar el servicio de embarque o descarga de mercancías (este último es el principal servicio del terminal portuario). Es preciso señalar que, como fue indicado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, existen estudios (Tovar, Jara-Díaz y Trujillo, 2007; Rødsetha, Wangsnessa y Schøyenb, 2018; y Xu y Itohb, 2018) según los cuales la evidencia empírica muestra que la industria portuaria exhibe economías de economías de escala, de alcance y de densidad, los cuales explican las mayores ganancias de eficiencia de un terminal portuario frente a un depósito extraportuario.
219. De otro lado, tal como se señaló anteriormente, de acuerdo con el análisis de condiciones de competencia realizado por el Indecopi, a diferencia de lo señalado por APMT, el servicio de gasificado de contenedores llenos brindado en el TNM no se brindaría en condiciones de competencia. Cabe señalar que ello (la no existencia de condiciones de competencia) fue justamente el motivo por el cual, a pedido de APMT, se inició el presente procedimiento de fijación tarifaria.
220. En tal sentido, tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, dadas las mayores ganancias en eficiencia que obtendría un terminal portuario en contraste con un depósito extraportuario, el precio que podría cobrar APMT sería menor que los extraportuarios. Ello ocurriría si APMT enfrentase condiciones de competencia, no obstante, dado que el servicio no se brinda en condiciones de competencia, es de esperar que el Concesionario no cobre dicho menor precio.
221. **Considerando lo expuesto, se desestiman los comentarios de APMT.**

### **Comentario y posición de las Gerencias 8**

#### **Comentario**

222. El Concesionario manifiesta en su Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG que toda empresa que ofrece un servicio necesita un margen de rentabilidad ya que la finalidad es hacer un seguimiento directo del servicio y evitar subsidios cruzados. Así, el referido margen de rentabilidad sí es considerado por la metodología de costos incrementales basado en un flujo de caja pero que no es considerado por la modalidad de costo de unidad de servicio.
223. APMT señala que, si no existen las supuestas mayores ganancias en eficiencia de un terminal portuario y la ausencia de competencia, entonces no hay razones para excluir a los depósitos extraportuarios. Dado ello, se considera que pueden utilizarse los precios que los depósitos extraportuarios cobran por el servicio de gasificado para estimar la tarifa de este servicio bajo la metodología de *benchmarking*.
224. APMT señala que en su recurso de reconsideración presentado contra la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2022-CD-OSITRAN y el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN indicó que la metodología de *benchmarking* resultaba superior a la metodología de costos incrementales basada en unidad de servicio:

- Con la metodología de *benchmarking* se garantiza la sostenibilidad de la oferta, sin embargo, con la metodología de costo de unidad de servicio adicional se corre el riesgo de no garantizar dicha sostenibilidad.
- Una tarifa basada en *benchmarking* refleja lo que se está cobrando en el mercado, lo cual garantizará que la empresa entrante pueda obtener un margen razonable. Ello incentiva la creación de nuevos servicios. Caso contrario ocurre con la metodología de costos basada en una unidad de servicio.
- La metodología de costo de unidad de servicio no permite la inclusión de un margen de rentabilidad. Si no se incluye un margen de rentabilidad no existen incentivos para ofrecer nuevos servicios, lo cual perjudicaría al usuario e iría en contra del principio de promoción de la cobertura y la calidad de la infraestructura establecido en el RETA.
- Si se permite un margen de rentabilidad razonable, se evita los subsidios cruzados, lo cual puede ser perjudicial para algunos usuarios que no tienen ninguna razón de ser perjudicados.

### **Posición de las Gerencias**

225. En línea con lo indicado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, la metodología de costos incrementales bajo una unidad de servicio adicional resulta ser la más apropiada para estimar la tarifa del servicio de gasificado, en tanto que toma en cuenta todos los costos adicionales estrictamente necesarios para brindar el servicio de gasificado de contenedores llenos en el TNM.
226. Considerando ello, todos los factores de producción necesarios para brindar el servicio en cuestión son valorados a su respectivo precio de mercado o su costo de oportunidad. En ese sentido, la mano de obra es valorada mediante el salario de mercado y los insumos al precio de mercado. En el caso del insumo capital, este sería retribuido mediante el costo de oportunidad del mismo, sin embargo, a la fecha, APMT ya dispone de equipos y sistemas en el TNM para brindar el servicio de gasificado, los cuales son utilizados para proveer otros servicios en el mencionado terminal portuario, siendo que a través de dichos servicios el Concesionario recupera la inversión efectuada en los referidos equipos y sistemas. Por esa razón, estos no representan un insumo adicional estrictamente necesario para brindar actualmente el servicio de gasificado. Siendo entonces que, al no existir capital adicional, no corresponde incluir su costo de oportunidad en la actual tarifa del servicio en cuestión.
227. Ahora bien, debe indicarse que, de manera similar que el enfoque de costo incremental para una unidad de servicio adicional, bajo la metodología de costos incrementales con flujo de caja también se consideran los valores de mercado o costo de oportunidad de cada uno de los insumos necesarios para proveer el servicio. Además, en el caso particular de esta metodología, resulta necesario contar con proyecciones de demanda y costos del servicio, información que actualmente no es posible obtener para el caso particular del servicio de gasificado, en tanto que no se dispone de información suficiente que permita realizar proyecciones confiables, tal como se mencionó en el Informe Conjunto de Inicio.
228. De otro lado, tal como señala el Concesionario, la metodología de *benchmarking* posee ciertas ventajas. Sin embargo, en el presente caso no resulta posible utilizar dicha metodología debido a la poca información que se dispone de terminales comparables para determinar la tarifa. Como se indicó previamente, no es posible incluir a los depósitos extraportuarios en la muestra de terminales portuarios, en tanto que estos poseen diferentes economías de alcance producto de la diferencia en estructura de costos asociada principalmente a que en el terminal portuario, a diferencia del extraportuario, la provisión de servicios adicionales como el gasificado se benefician de las externalidades positivas de los factores o insumos necesarios para brindar el servicio de embarque o descarga de mercancías (este es el principal servicio del terminal portuario).

229. Cabe mencionar que la metodología de costos incrementales se encuentra alineada con el principio de sostenibilidad de la oferta, toda vez que incorpora todos los costos adicionales necesarios para producir el servicio.

230. **Considerando lo expuesto, se desestiman los comentarios de APMT.**

#### **Comentario y posición de las Gerencias 9**

##### **Comentario**

231. En su Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG, APMT argumenta que los costos considerados en la Propuesta Tarifaria del Regulador reflejan solo lo sucedido en un mes. La Propuesta Tarifaria del Regulador asume que cualquier escenario futuro se reflejará en similares o menores costos al calculado. De este modo, APMT cuestiona cómo se garantiza la sostenibilidad del servicio frente al siguiente escenario:

- Si aumenta la demanda, APMT tiene pensado invertir en varios activos. Al suceder ello, es probable que el costo medio variable baje, lo que conllevaría a una menor tarifa, pero, por otro lado, se necesita recuperar las inversiones lo que implicaría que la tarifa aumente, siendo que la tarifa final puede ser más alta o baja que la tarifa propuesta.
- Dicho escenario podría variar cuando luego de invertir la demanda baje notablemente, lo cual podría conllevar a fijar una tarifa más alta con el fin de recuperar la inversión.

##### **Posición de las Gerencias**

232. Al respecto, debe indicarse que, la Propuesta Tarifaria del Regulador considera todos los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer el servicio. Para ello, se ha considerado la información actual provista por el Concesionario, es decir, los costos de las operaciones brindadas en los últimos meses desde el inicio de la prestación del servicio de gasificado.

233. Considerando ello, en efecto, a la fecha no se ha considerado la inversión futura que planea realizar la empresa en un escenario de incremento de la demanda. Al respecto, debe indicarse que, a la fecha, no es posible incluir dicha inversión en el cálculo de la Tarifa del servicio en tanto que ello implicaría sobre estimar la tarifa, siendo, además, que no se dispone de información para realizar estimaciones confiables para estimar la tarifa mediante un flujo de caja que permita incorporar las supuestas inversiones futuras señaladas por el Concesionario, cuya cuantía tampoco ha sido señalada por dicha empresa.

234. No obstante, debe indicarse que el Contrato de Concesión establece que las tarifas serán revisadas periódicamente mediante el mecanismo RPI-X. Considerando ello, debe mencionarse que, bajo la metodología que actualmente utiliza el Ositrán para la estimación del factor de productividad (X), todas las inversiones que realice el Concesionario que se encuentren vinculadas directamente con la prestación de servicios serán incluidas en la estimación de dicho factor, el cual finalmente será aplicado para el ajuste de las tarifas en el TNM.

235. **Considerando lo expuesto, se desestiman los comentarios de APMT.**

#### **Comentario y posición de las Gerencias 10**

##### **Comentarios de Juan Carlos León Siles – Asociación de exportadores (en adelante, ADEX):**

236. En el Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional realizado el 05 de diciembre de 2022, se expuso la Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" en el TNM, el señor León comentó lo siguiente:

- a. *“La Fijación Tarifaria, en el caso de una infraestructura pública, es el tema de regular y acá partimos de la premisa de que no hay condiciones de competencia. Allí el primer trabajo creo que debería ser trabajar sobre los costos, más que hacer una comparación, cada empresa, cada lugar puede tener su propia dificultad, beneficio, particularidad, política de promoción, etc.”*
- b. *“Dentro del abanico para poder comparar creo que también deberían incluirse empresas que dan fuera del área del puerto este servicio. Básicamente porque este servicio no tiene nada que ver con el muelle ni con la facilidad portuaria en sí. Es un servicio que se da antes de subir a la nave y, nuevamente, comparativamente el servicio se podría dar en otro sitio también.”*
237. Asimismo, en la Audiencia Pública del 07 de diciembre de 2022, el señor León realizó el siguiente comentario:
- a. *“De acuerdo con lo mencionado por Ositrán que esto debe seguir el criterio de costos incrementales, sin embargo, siempre el benchmark no es un mal elemento que acompañe para el análisis y en ese benchmark creo que debería tomarse las Tarifas que ofrecen fuera del puerto porque no es un tema del muelle, ósea esto puede ser brindado fuera del puerto, entonces esta tarifa acompañaría.”*
- b. *“Por otro lado, aclarar y poner en conocimiento de que antes del embarque no es el punto donde mayoritariamente se realizan estas operaciones, probablemente sean casos especiales que por alguna razón se abrió el contenedor y hay que volver a cargarlo y esa es una emergencia.”*

#### **Posición de las Gerencias**

238. Al respecto, debe indicarse que, en efecto, tal como señala el Sr. León, según la evaluación efectuada por Indecopi, el servicio de gasificado de contenedores llenos en el TNM no se brindaría en condiciones de competencia, razón por la cual APMT solicitó a este Regulador el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del mencionado servicio. Adicionalmente, debe indicarse que, tal como se señaló en el Informe Conjunto de Inicio y en la Propuesta Tarifaria del Regulador, la metodología elegida por el Regulador para la fijación de la tarifa del servicio de gasificado es la de costos incrementales basada en una unidad de servicio adicional y no la de *benchmarking*.
239. Cabe mencionar que la mencionada metodología de costos incrementales bajo una unidad de servicio adicional fue elegida en tanto que no se cuenta con información que permita realizar proyecciones de demanda confiables para estimar la tarifa mediante un flujo de caja. Asimismo, se descartó el uso de un *benchmarking* en tanto que se cuenta con poca información de terminales portuarios comparables que brinden el servicio de gasificado de contenedores. Es importante mencionar que, si bien el servicio de gasificado puede brindarse fuera del TNM (en los depósitos extraportuarios, por ejemplo), este tipo de empresas no resultan comparables a los terminales portuarios puesto que en un terminal portuario, a diferencia de un depósito extraportuario, la provisión de servicios adicionales como el gasificado se benefician de las externalidades positivas de los factores o insumos necesarios para brindar el servicio de embarque o descarga de mercancías (este último es el principal servicio del terminal portuario).
240. Adicionalmente, es importante mencionar que el servicio de gasificado no se brinda únicamente en los terminales portuarios, sino también en los depósitos extraportuarios. Además, el servicio de gasificado será brindado en el TNM a solicitud del usuario en los casos que este considere necesario, tal como, por ejemplo, cuando ocurran incidencias con el contenedor.
241. En virtud de lo anterior, **no se aceptan los comentarios del Sr. León** sobre estos puntos.

242. Tomando en cuenta lo anteriormente expuesto, estas Gerencias consideran adecuado utilizar la metodología de costos incrementales basada en una unidad del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el TNM para el cálculo de la correspondiente tarifa.

## **V.2. CÁLCULO DE LA TARIFA ELABORADO POR EL OSITRÁN**

243. Según el artículo 1 del RETA, la regulación tarifaria relativa a los servicios derivados de la explotación de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público 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.

244. En esta línea, el artículo 2 del RETA, dispone que, en ejercicio de la función reguladora, corresponde al Ositrán:

- Establecer sistemas tarifarios.
- Fijar y revisar las tarifas o tarifas máximas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las ITUP, así como establecer las condiciones para su aplicación y revisión. En el caso de empresas públicas, podrá establecer mecanismos explícitos de ajuste tarifario relacionado a la ejecución de las inversiones.
- Fijar y revisar las tarifas o determinar los niveles tarifarios en los casos en que el contrato de concesión así lo establezca, incluyendo la metodología, el periodo de vigencia o el periodo de revisión regular o extraordinario, de ser el caso.
- Desregular las tarifas cuando se verifique la existencia de condiciones de competencia.
- Establecer el conjunto de reglas y disposiciones a los que deberán sujetarse las Entidades Prestadoras en el establecimiento y aplicación de sus tarifas, de conformidad con el marco normativo y contractual aplicable. En el caso de empresas públicas, la resolución podrá contener mecanismos explícitos de ajuste tarifario relacionado a la ejecución de las inversiones.

245. Es preciso indicar que, conforme al artículo IV del Título Preliminar del RETA, el sistema tarifario comprende tres elementos: (i) la estructura tarifaria, (ii) la unidad de cobro y (iii) el nivel tarifario máximo que debe ser considerado. Estos tres componentes forman parte del presente Informe de fijación tarifaria del Ositrán.

### **V.2.1 ESTRUCTURA TARIFARIA**

246. Para la determinación de la estructura tarifaria resulta necesario precisar el alcance y las actividades consideradas dentro del Servicio Especial bajo análisis.

247. De acuerdo con lo indicado en el informe de inicio del presente procedimiento de fijación tarifaria, en línea con el Informe Técnico del Indecopi y con la Propuesta de Servicio Especial presentada por APMT a través de la Carta N° 032-2021-APMTC/LEG, el 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. Sobre ello se precisa que el servicio Gasificado de contenedores llenos se brinda en función a los gases que requiera el Usuario que se suministre en un 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." En tal sentido, el servicio bajo análisis se diferencia en tres modalidades: i) modalidad vinculada con la inyección y

provisión de N2 y CO2 en conjunto, ii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de N2 y, iii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de CO2.

248. Por último, siendo que la tarifa que determine el Ositrán es una tarifa máxima o tope, de acuerdo con el artículo 44<sup>46</sup> del RETA, APMT tiene la libertad de establecer las tarifas aplicables a los servicios que presten, siempre que no excedan las tarifas establecidas por el Ositrán o por el contrato de concesión.

## V.2.2 UNIDAD DE COBRO

249. Una vez definida la estructura tarifaria, corresponde determinar la unidad de cobro por la prestación del servicio en sus tres modalidades. Al respecto, es necesario tener en cuenta el Principio de Consistencia previsto en el numeral 8 del artículo V del RETA:

### **"Artículo V. Principios**

*El Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:*

*(...)*

**8. Consistencia:** *En la fijación o revisión tarifaria, el Ositrán deberá asegurarse que exista coherencia entre las metodologías de tarificación aplicadas a los diversos servicios que prestan las Entidades Prestadoras, así como en la determinación de la estructura del Sistema Tarifario."*

250. Considerando lo anterior, como se indicó en el Informe Conjunto N° 0047-2022-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), los siguientes terminales portuarios brindan servicios de alcance similar al Servicio de Gasificado de contenedores llenos:

**Cuadro N° 4**  
**Terminales portuarios que ofrecen servicios de alcance similar al Servicio de Gasificado de contenedores llenos**

Pais	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 Valparaíso	Inyección de gases a contenedores refrigerados	Contenedor

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

251. Como se aprecia, en los terminales portuarios indicados en el cuadro anterior 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 la finalidad de mantener la misma unidad de cobro en relación con los terminales portuarios previamente indicados, este servicio deberá facturarse dólares por contenedor.

<sup>46</sup> **"Artículo 44.-. Establecimiento de tarifas**

*Corresponde a las Entidades Prestadoras el establecimiento de las tarifas aplicables a la prestación de los servicios derivados de la explotación de las ITUP. Las entidades prestadoras reguladas bajo tarifas topes o máximas tienen la libertad de establecer las tarifas aplicables a los servicios que presten, siempre que no excedan las tarifas establecidas por el Ositrán o por el contrato de concesión."*

## Comentario y posición de las Gerencias 11

### Comentario

252. Mediante el Oficio N° 1409-2022-APN-GG-DIPLA, la APN señaló que:

*“1. De la revisión de la propuesta del Regulador se observa que, en el numeral “V.2.2 Unidad de cobro” la unidad de cobro del servicio especial Gasificado de Contenedores Llenos se establece en dólares por contenedor (independientemente del tamaño y la cantidad de gases); al respecto, la referida unidad de cobro fue determinada a partir de la comparación de tres (3) terminales portuarios, de los cuales dos (2) de ellos han sido incluidos en el Benchmarking realizado por el Concesionario, sobre el cual el Regulador señaló que la información empleada para el análisis era escasa. En esa línea, **se sugiere que la unida[d] de cobro sea determinada a partir del análisis de la estructura de costos que presenta dicho servicio y en base a la metodología de costos incrementales propuesta por el Regulador.***

*2. Por su parte, se observa que en el “Cuadro N° 17 Costo incremental por operación adicional del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos, según modalidad de provisión de gases (USD por contenedor)”, el costo total por operación adicional se encuentra compuesto por los costos de personal, gases, combustible y mantenimiento, desgaste de herramientas básicas y desgaste de materiales para fugas. Sin embargo, no se evidencia un análisis de la estructura de costos, que permita identificar cuáles de éstos corresponden a costos fijos y costos variables, así como el grado de importancia en la determinación del costo total por operación.*

*3. Al respecto, dicho análisis de costos es necesario para una adecuada determinación del nivel tarifario, así como para la unidad de cobro, tal como se señaló anteriormente. Esto debido a que, si dentro de los componentes de costos se evidencia que los costos variables resultan ser los más relevantes, una mejor propuesta para la determinación de la unidad de cobro podría ser en función a los TEUS, dado que, se esperaría que el costo para la provisión de gas en un contenedor de 20 pies sea menor que la provisión de gas para un contenedor de 40 pies. Por lo tanto, **se recomienda evaluar si el cobro por TEU en vez de por contenedor, sería una mejor alternativa que reflejen los costos para la provisión del servicio de gasificado de contenedores llenos.***

*4. Finalmente, cabe mencionar que, **los comentarios realizados corresponden a cada modalidad de provisión del servicio**, es decir para la modalidad de provisión conjunta, modalidad de provisión de solo nitrógeno y la modalidad de provisión de solo dióxido de carbono.”*

*[El énfasis y subrayado son nuestros.]*

### Posición de las Gerencias

253. En primer lugar, la APN sugiere que la unidad de cobro del servicio objeto de la presente fijación tarifaria sea determinada a partir del análisis de la estructura de costos que presenta dicho servicio y en base a la metodología de costos incrementales propuesta por el Regulador.
254. Al respecto se señala que, en efecto, la Propuesta Tarifaria del Regulador plantea estimar la Tarifa del servicio en cuestión mediante la metodología de costos incrementales basada en una unidad de servicio adicional considerando para tal fin la correspondiente estructura de costos incurridos por APMT para la provisión de dicho servicio.
255. En segundo lugar, la APN recomienda evaluar si el cobro por TEU en vez de por contenedor, sería una mejor alternativa que reflejen los costos para la provisión del servicio de gasificado de contenedores llenos, ello dado que, se esperaría que el costo para la provisión de gas en un contenedor de 20 pies sea menor que la provisión de gas para un contenedor de 40 pies.

256. Al respecto se indica que:

- En efecto puede resultar razonable esperar que el costo para la provisión de gas en un contenedor de 20 pies sea menor en comparación con uno de 40 pies, con lo cual la unidad de cobro debe corresponder a la estructura de costos del servicio en cuestión considerando para ello las TEU (que equivale a un contenedor de 20 pies) y no el contenedor (que puede ser de 20 o 40 pies); sin embargo, como ha informado APMT en su Carta N° 109-2023 APMTC/LEG, el presente servicio no ha sido demandado para contenedores de 20 pies.
- Además, la información estadística remitida en dicha carta muestra que durante el periodo enero-noviembre 2022 (año en el cual se empezó a brindar el servicio con Tarifa provisional) el 99,72% del total de contenedores *reefer* de exportación del TNM fueron de 40 pies<sup>47</sup> y apenas el 0,28% restante fue de 20 pies.<sup>48</sup>
- Cabe adicionar que, como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, en el mercado nacional (Terminal Muelle Sur y Terminal Portuario de Paita) así como en el mercado internacional (Terminal Pacífico Sur Valparaíso de Chile), la unidad de cobro es por contenedor sin distinguir entre 20 y 40 pies. Es decir, en la práctica portuaria nacional e internacional el servicio objeto de la presente fijación tarifaria no es cobrado por TEU sino por contenedores.

257. Por los motivos expuestos, estas Gerencias consideran que en el presente caso en concreto carece de objeto práctico estimar una tarifa con una unidad de cobro de acuerdo con las TEU, debiéndose establecer en función del contenedor. En consecuencia, **no se acepta el comentario presentado por la APN** en este aspecto.

### V.2.3 DETERMINACIÓN DEL NIVEL TARIFARIO

#### Datos Generales

258. Dado que la unidad de cobro ha sido determinada como USD por contenedor, en los casos en que la información de costos se encuentre en soles, se considerará el tipo de cambio promedio compra – venta de los últimos doce (12) meses (octubre de 2021 a setiembre de 2022) publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, en línea con la Cláusula 1.23.107<sup>49</sup> del Contrato de Concesión.

#### Determinación de los costos incrementales de una operación de servicio adicional

259. De acuerdo con lo observado por este Regulador durante la visita de inspección al TNM de fecha 05 de octubre de 2022 (en adelante, la visita de inspección), los recursos empleados en la prestación del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" se pueden identificar como (i) costos de mano de obra, (ii) costos de los gases, (iii) costos de combustible y mantenimiento del montacarga y (iv) costos de herramientas y materiales para fugas, lo cual se encuentra en línea con lo identificado por APMT en su Propuesta Tarifaria.

---

<sup>47</sup> Esto claramente es una característica estructural del mercado puesto que durante el periodo 2014-2021 ese porcentaje osciló entre 99,47% y 99,85%.

<sup>48</sup> De manera similar, ese porcentaje varió entre 0,15% y 0,53% durante el periodo 2014-2021.

<sup>49</sup> "1.23.107. *Tipo de Cambio*  
Es el tipo de cambio promedio de venta del sistema financiero establecido por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP y publicado en el diario oficial "El Peruano", para la conversión de Nuevos Soles a Dólares Americanos y viceversa."

260. Cabe precisar que, de acuerdo con lo señalado en la Carta N° 109-2023 APMTC/LEG, el Concesionario señala que, a diciembre de 2022, se ha demandado el servicio de gasificado para 139 contenedores *reefer*.

**i. Costos de mano de obra**

261. Con relación a la mano de obra, APMT señala que se requiere de personal administrativo, operativo y de seguridad para la prestación del servicio bajo análisis en sus tres modalidades. Así, en línea con lo sustentado mediante las boletas de pago adjuntas a las referidas Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG<sup>50</sup>, a continuación, se mostrará a nivel agregado el cálculo realizado por el Regulador respecto de los costos mensuales de los trabajadores administrativos, operativos y de seguridad.

**Cuadro N° 5**  
**Costos del personal administrativo, operativo y de seguridad (USD por mes)**

Personal de APMT por tipo de trabajador	Costo total (USD por mes)
Personal administrativo 1	1 706
Personal administrativo 2	802
Personal administrativo 3	1 599
Personal operativo 1	1 429
Personal operativo 2	1 429
Personal operativo 3	2 077
Personal operativo 4	1 095
Personal operativo 5	1 024
Personal operativo 6	2 218
Personal operativo 7	1 113
Personal de seguridad 1	2 396
Personal de seguridad 2	993
<b>Costo total del personal</b>	<b>17 881</b>

*Fuente: Boletas de pago adjuntas a las Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

262. En ese orden, mediante Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG, el Concesionario remitió un archivo Ms Excel®, en el cual se presenta la información actualizada de las horas – hombre efectivas trabajadas por el personal de APMT en la prestación del Servicio Especial bajo análisis.

263. Cabe aclarar que, dado que los tiempos efectivos de trabajo por operación se encuentran expresados en horas y las remuneraciones de los trabajadores están expresadas en soles por mes de trabajo, para obtener el costo efectivo de la mano de obra por operación, se tendrán en cuenta las horas de trabajo efectivo de cada personal administrativo, operativo y de seguridad.

264. Sobre ello, resulta importante precisar lo siguiente:

<sup>50</sup> Cabe señalar que, los montos agregados incluyen los beneficios aportados por APMT a sus empleados y las bonificaciones asociadas a la prestación del servicio, más no las bonificaciones correspondientes a encargaturas y comportamiento dado que ello no representa un insumo de mano de obra asociado directamente con la prestación del servicio bajo análisis; ello en concordancia con el criterio establecido en la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2021-CD-OSITRAN correspondiente a la determinación del Factor de productividad en el TNM.

- Durante la visita de inspección, funcionarios de APMT señalaron que los balones de nitrógeno contienen cada uno 10 m<sup>3</sup>, mientras que los balones de dióxido de carbono contienen cada uno 15 kg. Por tanto, para gasificar un contenedor bajo la modalidad conjunta se necesita inyectar aproximadamente 10 balones de nitrógeno y 1 balón de dióxido de carbono.
- En ese sentido, al necesitarse de 10 balones de nitrógeno y 1 de dióxido de carbono, se tiene que movilizar desde el almacén hacia la zona VAS una cajuela con capacidad para 12 balones de nitrógeno, así como 1 balón de dióxido de carbono.
- En virtud de ello, considerando lo señalado por APMT mediante la Carta N° 1222-2022-APMT/LEG respecto de que no ha existido ningún caso en que se haya brindado solo N<sub>2</sub> o solo CO<sub>2</sub>, para el cálculo de los tiempos efectivos de trabajo del personal de APMT que interviene en dichas modalidades, este Regulador ha considerado como criterio de asignación del tiempo efectivo de trabajo del personal operativo 1, 2, 3 y 4, el porcentaje de movilización de balones de nitrógeno y de dióxido de carbono por operación.

## **Comentario y posición de las Gerencias 12**

### **Comentario**

265. El Concesionario señala en la Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG que su personal no trabaja ni 30 días ni 240 horas al mes. En particular, APMT sostiene que, si bien en las boletas de pago se indican dichas cantidades de horas, el promedio del tiempo efectivo de trabajo de su personal es de 22,5 días al mes y 8 horas por día, con lo cual dicho personal labora 180 horas al mes. Adicionalmente, en las Cartas N° 109 y 127-2023 APMTC/LEG, el Concesionario ha informado que el personal administrativo (personal administrativo 1 y 3, personal operativo 2 y 5) de APMT labora 171 horas al mes y el personal operativo (personal operativo 1, 3, 4 y 7) labora 180 horas al mes. En el caso particular del agente comercial, el Concesionario señala que dicho personal es subcontratado y que “se entiende que también trabajaría de forma efectiva 180 horas”.
266. Además, en el caso del personal de seguridad 1, APMT precisa que debe considerarse que ellos laboran 30 días al mes y no 31 días como ha sido utilizado en la Propuesta Tarifaria del Regulador.

### **Posición de las Gerencias**

267. Al respecto, de manera previa a evaluar el comentario de APMT, debe indicarse que la metodología de costos incrementales considera los costos adicionales estrictamente necesarios para brindar el servicio. En esa línea, el costo de mano de obra de cada personal involucrado en la prestación del servicio de gasificado deberá estimarse los costos y tiempos efectivos de trabajo, siendo que en el caso particular del tiempo efectivo de trabajo deberá utilizarse la cantidad de días u horas laboradas efectivamente durante un mes, en tanto que de dicha manera se valorará el costo efectivo de la mano de obra.
268. Considerando dicho criterio, mediante Oficio N° 001-2023-GRE-OSITRAN se solicitó al Concesionario que remita copias simples escaneadas de los contratos de trabajo o de servicios u otros documentos en los que se pueda evidenciar las horas efectivas trabajadas de cada tipo de personal de operaciones y administrativo que pertenece a la planilla de APMT. Sobre ello, mediante las Cartas N° 109 y 127-2023 APMTC/LEG, el Concesionario remitió el documento denominado “Contrato de Trabajo por Incremento de Actividad” de cuatro de los ocho trabajadores involucrados en la provisión del servicio de gasificado (personal administrativo 1, personal operativo 1, 2 y 3). Asimismo, el Concesionario envió un archivo MS Excel denominado “Anexo 1.2 Maestra de Puestos”, en el cual se detalla el tipo de rotación del horario de trabajo del personal. Luego de revisar dicha información se observa lo siguiente:

- Tres de los cuatro contratos de trabajo remitidos se encuentran suscritos por ambas partes del contrato (empleado y empleador). No obstante, de la revisión de los tres contratos remitidos, se aprecia que el plazo de estos corresponde a un periodo previo al inicio de prestación del servicio de gasificado en el TNM [REDACTED] con lo cual, es de esperarse que algunas condiciones del contrato laboral podrían haber cambiado. En efecto, se observa los contratos antes mencionados difieren en cuanto a la remuneración mensual consignada en las boletas de pago remitidas previamente, es decir, aquellas que APMT remitió cuando, mediante Oficios N° 166-2022-GRE-OSITRAN, N° 184-2022-GRE-OSITRAN y N° 190-2022-GRE-OSITRAN se le solicitó la información de los costos asociados a la prestación del servicio de gasificado, a efectos de que el Ositrán elabore la Propuesta Tarifaria del Regulador.

Además, se ha advertido que APMT ha remitido contratos de trabajo que no corresponden a aquellos trabajadores involucrados en la provisión del servicio de gasificado (cuyas boletas de pago remitió el Concesionario mediante las Cartas N° 1134-2022, N° 1222-2022 y N° 1263-2022 APMTC/LEG).

- El contrato restante de los cuatro contratos enviados por APMT corresponde a una plantilla de contrato innominada. Siendo así, este contrato no acredita el trabajador específico a quien le son de aplicación las reglas de una eventual suscripción de dicha plantilla.
- De la revisión del archivo denominado "Anexo 1.2 Maestra de Puestos", es posible apreciar que en dicho archivo se indican detalles vinculados al personal de APMT involucrado en la prestación del servicio de gasificado, tal como el tipo de rotación del horario laboral. Sin embargo, tal como fue solicitado en el Oficio N° 001-2023-GRE-OSITRAN, dicha información debe ser acreditada mediante contratos de trabajo o servicios u otro documento que permita evidenciar las horas de trabajo del referido personal. En ese sentido, en la medida que el Concesionario no ha presentado documentación que demuestre las horas de trabajo efectiva señaladas en sus comentarios, la información consignada en el archivo "Anexo 1.2 Maestra de Puestos" no puede ser considerada como sustento documental en la estimación de la tarifa del servicio de gasificado.

269. Así, en la medida que ninguno de los contratos presentados por la Entidad Prestadora corresponden a los trabajadores cuyas boletas fueron presentadas por APMT previamente para acreditar a la mano de obra involucrada en la prestación del servicio de gasificado, debe indicarse que el Concesionario no ha presentado documentación que permita acreditar fehacientemente las horas efectivas trabajadas de cada tipo de personal de operaciones y administrativo que pertenece a la planilla de APMT y que participa en la prestación del servicio en cuestión, ello, a pesar de lo requerido mediante el Oficio N° 001-2023-GRE-OSITRAN en el marco del presente procedimiento de fijación tarifaria. En ese sentido, como se desarrollará más adelante, a efectos de estimar el costo de la mano de obra del personal involucrado en la prestación del servicio de gasificado, se utilizará la información de horas trabajadas indicadas en las boletas de pago remitidas inicialmente por el Concesionario.
270. De otra parte, con relación a los días efectivamente trabajados del personal de seguridad 1, debe indicarse que resulta razonable y convencional que para fines de cálculo se considere que en promedio dicho personal trabaja 30 días y no 31 días al mes. Por tal motivo, se incorpora dicha precisión en el cálculo del costo de mano de obra del presente procedimiento de fijación tarifaria.
271. En consecuencia, **se acepta de manera parcial el comentario presentado por la APMT en este aspecto.**

## Comentario y posición de las Gerencias 13

### Comentario

272. En su Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG, el Concesionario señala que el Regulador debe tener en cuenta los retrasos o demoras en la prestación del servicio de gasificado por responsabilidad del usuario (como mal funcionamiento del contenedor o activación de alarmas inesperadas), tal como lo ha señalado en su Carta N° 1222-2022-APMTC/LEG. Sobre ello, APMT precisa que dichas demoras o retrasos no son poco frecuentes, siendo que una operación normal que debería tomar 4,17 horas podría extenderse hasta 4,5 y 6 horas.

### Posición de las Gerencias

273. En efecto, tal como señala el Concesionario, las demoras o retrasos en la prestación del servicio de gasificado pueden ocurrir por causas imputables al usuario (línea naviera o su representante), tales como por incidencias en el contenedor o por la activación de alarmas. No obstante, es importante reiterar que la metodología de costos incrementales utilizada para la determinación de la tarifa del servicio de gasificado considera las actividades adicionales estrictamente necesarios para proveer el servicio.
274. Considerando ello, debe indicarse que, si bien los mencionados retrasos o demoras pueden representar una mayor asignación de recursos del Concesionario, estos representan actividades eventuales (dado que no hay certeza de que se produzcan en todas las prestaciones de servicio por encontrarse sujetas a diversas circunstancias) y no actividades necesarias para proveer el servicio de gasificado, siendo que los usuarios de dicho servicio son quienes traen sus contenedores al TNM para ser gasificados. Por esta razón no corresponde considerar en el cálculo de la Tarifa las mencionadas actividades eventuales.
275. En consecuencia, **no se acepta el comentario presentado por la APMT** en este aspecto.
276. Así, el costo efectivo del personal administrativo, operativo y de seguridad por operación de gasificado según modalidad de provisión de gases se muestra en los siguientes cuadros<sup>51</sup>:

**Cuadro N° 6**  
**Costo efectivo del personal administrativo, operativo y de seguridad por operación de gasificado en modalidad conjunta (USD por operación)**

Personal de APMT por tipo de trabajador	Costo total (USD por mes)	Costo efectivo (USD por operación en modalidad conjunta)
Personal administrativo 1	1 706	3,55
Personal administrativo 2	802	3,34
Personal administrativo 3	1 599	5,55
Personal operativo 1	1 429	24,84
Personal operativo 2	1 429	24,84
Personal operativo 3	2 077	34,62
Personal operativo 4	1 095	6,84
Personal operativo 5	1 024	0,57
Personal operativo 6	2 218	0,77
Personal operativo 7	1 113	6,57

<sup>51</sup> Tal y como se observa en el archivo MS Excel "Propuesta Tarifaria del Regulador", a excepción de los ajustes efectuados en el costo efectivo del personal de seguridad 1 en atención al comentario recibido por parte de APMT.

Personal de APMT por tipo de trabajador	Costo total (USD por mes)	Costo efectivo (USD por operación en modalidad conjunta)
Personal de seguridad 1	2 396	1,39
Personal de seguridad 2	993	1,38
<b>Costo total del personal (en USD por operación conjunta)</b>	<b>17 881</b>	<b>114,26</b>

Fuente: Boletas de pago adjuntas a las Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG; Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### Cuadro N° 7

**Costo efectivo del personal administrativo, operativo y de seguridad por operación de gasificado en modalidad solo nitrógeno (USD por operación)**

Personal de APMT por tipo de trabajador	Costo total (USD por mes)	Costo efectivo (USD por operación en modalidad solo nitrógeno)
Personal administrativo 1	1 706	3,55
Personal administrativo 2	802	3,34
Personal administrativo 3	1 599	5,55
Personal operativo 1	1 429	18,88
Personal operativo 2	1 429	18,88
Personal operativo 3	2 077	25,96
Personal operativo 4	1 095	6,32
Personal operativo 5	1 024	0,57
Personal operativo 6	2 218	0,77
Personal operativo 7	1 113	6,57
Personal de seguridad 1	2 396	1,39
Personal de seguridad 2	993	1,38
<b>Costo total del personal (en USD por operación de solo N2)</b>	<b>17 881</b>	<b>93,16</b>

Fuente: Boletas de pago adjuntas a las Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG; Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### Cuadro N° 8

**Costo efectivo del personal administrativo, operativo y de seguridad por operación de gasificado en modalidad solo dióxido de carbono (USD por operación)**

Personal de APMT por tipo de trabajador	Costo total (USD por mes)	Costo efectivo (USD por operación en modalidad solo dióxido de carbono)
Personal administrativo 1	1 706	3,55
Personal administrativo 2	802	3,34
Personal administrativo 3	1 599	5,55
Personal operativo 1	1 429	12,92
Personal operativo 2	1 429	12,92
Personal operativo 3	2 077	17,31

Personal de APMT por tipo de trabajador	Costo total (USD por mes)	Costo efectivo (USD por operación en modalidad solo dióxido de carbono)
Personal operativo 4	1 095	0,53
Personal operativo 5	1 024	0,57
Personal operativo 6	2 218	0,77
Personal operativo 7	1 113	6,57
Personal de seguridad 1	2 396	1,39
Personal de seguridad 2	993	1,38
<b>Costo total del personal (en USD por operación de solo CO2)</b>	<b>17 881</b>	<b>66,81</b>

Fuente: Boletas de pago adjuntas a las Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG; Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

277. En virtud de lo explicado anteriormente, el costo efectivo de la mano de obra por operación de gasificado según modalidad de provisión de gases se presenta en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 9**  
**Costo efectivo de la mano de obra por operación de gasificado según modalidad de provisión de gases (USD por operación)**

Personal de APMT por tipo de trabajador	Costo efectivo (USD por operación según modalidad de provisión conjunta)	Costo efectivo (USD por operación según modalidad de provisión solo de nitrógeno)	Costo efectivo (USD por operación según modalidad de provisión solo de dióxido de carbono)
Personal administrativo	12,45	12,45	12,45
Personal operativo	99,04	77,95	51,59
Personal de seguridad	2,77	2,77	2,77
<b>Costo total del personal (en USD por operación)</b>	<b>114,26</b>	<b>93,16</b>	<b>66,81</b>

Fuente: Boletas de pago adjuntas a las Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG; Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## ii. Costo de los gases

278. De acuerdo con lo señalado por APMT en la visita de inspección, para la prestación del servicio bajo análisis en modalidad conjunta, se requiere de una cierta cantidad de gases nitrógeno y dióxido de carbono. En tal sentido, tomando en cuenta la información de precios unitarios mostrados en la factura de compra de ambos tipos de gases, remitida mediante Cartas N°1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG, y considerando los m<sup>3</sup> o kg de gases empleados en la prestación del servicio bajo análisis, se puede obtener el costo de los gases empleados en su prestación según modalidad.
279. Ahora bien, según lo afirmado por APMT, a la fecha no se ha brindado el servicio en modalidad de provisión de solo nitrógeno o solo dióxido de carbono, por lo que para el consumo del gas de nitrógeno en la modalidad de provisión de solo nitrógeno se considerará el mismo consumo de dicho gas que en modalidad de provisión conjunta. De manera similar se considera el consumo del gas de dióxido de carbono.

## Comentario y posición de las Gerencias 14

### Comentario

280. De manera posterior al plazo de recepción de comentarios establecido para el presente procedimiento de fijación tarifaria, mediante Carta N° 109-2023 APMTC/LEG el Concesionario señala que su proveedora de gases le ha comunicado el incremento de los precios de dichos insumos. Para ello, el Concesionario remite una imagen del oficio remitido por la proveedora de gases, en la cual se indica que, a partir del 6 de enero de 2023, el precio del "Nitrógeno en Trailer – Paquete" será de [REDACTED] por metro cúbico y el precio del "Dióxido de Carbono" será de [REDACTED] por kilogramo. Según se observa en la carta de la empresa proveedora de gases, dicho incremento se debe a "la presión de costos de producción, el servicio de transporte y la elevación de las tarifas de energía eléctrica".
281. Considerando ello, APMT señala que los incrementos en los precios de los gases deben incluirse en el cálculo de la tarifa del servicio de gasificado objeto de la presente fijación tarifaria.

### Posición de las Gerencias

282. Al respecto, es importante mencionar que en la Propuesta Tarifaria del Regulador se consideran los precios de los gases de nitrógeno y dióxido de carbono **que efectivamente pagó APMT por dichos insumos**. Por ello, en el cálculo efectuado en la mencionada Propuesta Tarifaria se consideraron los precios indicados en las facturas remitidas por el Concesionario mediante las Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG, toda vez que ellas acreditan documentalmente los costos en los que efectivamente incurrió APMT para la adquisición de los gases antes mencionados.
283. Ahora bien, de la información remitida por el Concesionario en la Carta N° 109-2023 APMTC/LEG se aprecia que la empresa proveedora de gases ha informado a APMT acerca del incremento en los precios de los gases. Esta comunicación del proveedor de APMT únicamente prueba que existe una declaración del proveedor de incrementar los precios, sin embargo, no constituye una prueba fehaciente de que APMT haya incurrido en esos mayores costos. Por tal motivo, **los mencionados nuevos precios no pueden ser considerados en el cálculo de la tarifa del servicio de gasificado de contenedores llenos reefer.**

**Cuadro N° 10**  
**Costo efectivo de los gases por operación de gasificado según modalidad de**  
**provisión de gases**  
(USD por operación)

Modalidad/costos	Precio unitario (en USD)	Cantidad de gases consumidos (en m3 o kg)	Costo efectivo de los gases (en USD por operación)
Modalidad de provisión conjunta	2,25	103	132,78
Modalidad de provisión de solo N2	1,34	90	121,02
Modalidad de provisión de solo CO2	0,91	13	11,77

*Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

### iii. Costos de combustible y mantenimiento asociados al equipamiento (montacarga)

284. Con relación al uso del equipamiento, considerando lo señalado por APMT en la visita de inspección, resulta necesario su empleo para movilizar de ida y vuelta los balones de gases del almacén a la zona donde se prestará el servicio bajo análisis. Sobre ello, mediante Carta N° 1263-2022-APMT/LEG, el Concesionario afirma que, a la fecha, para las prestaciones del Servicio Especial de "Gasificado de contenedores llenos" ha empleado equipamiento propio y alquilado.
285. Sobre el particular, cabe mencionar que según lo señalado mediante Carta N° 1134-2022-APMT/LEG, el equipamiento fue alquilado a una tercera empresa. Para sustentar ello, APMT presentó facturas de alquiler de equipamiento de dos capacidades (2 TN y 5 TN). Debido a que dichas facturas tenían fechas de prestación en meses en los cuales no se había prestado el servicio bajo análisis, a través del Oficio N° 00184-2022-GRE-OSITRAN se solicitó al Concesionario que remita el debido sustento de la factura por el servicio de alquiler de equipamiento requerido específicamente para la prestación del servicio.
286. Así, mediante Carta N° 1222-2022-APMT/LEG, el Concesionario presentó una sola factura del servicio de alquiler de equipamiento de una capacidad distinta (3 TN) a aquellas observadas en las facturas adjuntas a la Carta N° 1134-2022-APMT/LEG. Además, de la referida carta se observa que el equipamiento fue alquilado a una tercera empresa para la prestación de un único servicio.
287. Cabe añadir que, para ese único servicio, mediante Carta N° 1263-2022-APMT/LEG, el Concesionario presentó facturas del servicio de alquiler de equipamiento de una capacidad distinta (3 TN y 16 TN) a la que fue señalada mediante Carta N° 1222-2022-APMT/LEG.
288. Es decir, la información contradictoria presentada en las Cartas N° 1222-2022 y N° 1263-2022-APMT/LEG resulta contradictoria, en tanto el Concesionario estaría indicando que para la prestación del servicio de Gasificado de contenedores llenos a un único contenedor necesitó alquilar dos equipamientos de capacidades distintas para movilizar los balones de gases. Esto, además, no resulta consistente con las explicaciones proporcionadas por representantes de APMT durante la visita de inspección.
289. Por otra parte, el Concesionario señala que podría realizar una inversión adicional en equipamiento (de 5 TN y 16 TN de capacidad) que dependerá de la demanda. Para ello, adjuntó una orden de compra realizada en fecha previa a la presentación de su Propuesta de Servicio Especial, la cual se realizó el 9 de marzo de 2021 mediante Carta N° 0032-2021-APMTC/LEG.
290. Sobre ello, resulta importante mencionar que, bajo la metodología de costos incrementales por operación adicional del servicio, no resulta posible considerar el costo de adquisición de un equipamiento que no ha sido adquirido específicamente para la prestación del servicio bajo análisis. Así, de acuerdo con la referida metodología, si el Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos no se brindara en el terminal, no se producirían efectos sobre el nivel tarifario del resto de los servicios de la empresa pues, según lo señalado por APMT mediante Carta N° 1222-2022-APMT/LEG, la adquisición del equipamiento dependerá del "incremento en la demanda del servicio de gasificado".
291. Sin perjuicio de lo establecido en la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión, por la cual el Concesionario tiene derecho a disponer la organización de los servicios dentro del TNM y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento, este Regulador considera que, dada la metodología de costos incrementales, para el cálculo de los costos asociados al equipamiento se debe tener en cuenta los costos asociados al equipamiento con el que actualmente cuenta la Concesión (montacarga de 5 TN), pues se observa que el Concesionario ha utilizado dicho equipamiento como principal recurso en vez del equipamiento alquilado, siendo que este se revela como una alternativa cuando el equipamiento de la Concesión no se encuentra

disponible. Dicho criterio se encuentra en línea con el Principio de Eficiencia productiva previsto en el numeral 4<sup>52</sup> del artículo V del RETA, así como con el numeral 1.1<sup>53</sup> del del Anexo 1 del mismo reglamento<sup>54</sup>.

## **Comentario y posición de las Gerencias 15**

### **Comentario**

292. Mediante Carta N° 1509-2022 APMTC/LEG, el Concesionario reitera que APMT ha brindado el servicio de gasificado con montacargas propios y alquilados. Asimismo, señala que ante el incremento de la demanda de otros servicios como el Servicio Estándar de carga fraccionada y otros servicios especiales, la disponibilidad de los montacargas propios se reducirá, por lo que tendrá que alquilar dicho equipamiento.

### **Posición de las Gerencias**

293. Considerando dicho comentario, mediante Oficio N° 001-2023-GRE-OSITRAN se solicitó al Concesionario que indique si, específicamente en la prestación del servicio objeto de la presente fijación tarifaria, ha empleado montacargas propios del TNM con capacidad distinta a 5 toneladas. Asimismo, se solicitó al Concesionario que remita facturas de alquiler u otros documentos que correspondan, los cuales puedan servir como sustento del uso de montacargas alquilados **específicamente para la prestación del servicio de gasificado**.
294. Al respecto, a través de las Cartas N° 109 y 127-2023 APMTC/LEG, el Concesionario ha informado que, a la fecha, en todas las operaciones de gasificado se ha solicitado al área de operaciones el uso de un montacargas (de 3, 3,5 o 5 toneladas) para el manejo de los balones de gases. Sobre ello, el Concesionario señala que dichos montacargas son propios y alquilados, pero que no es posible informar "cuántas de las horas de utilización de montacargas para manejar los balones de gases corresponden, por un lado, a alquilados y, por otro lado, a propios."
295. Adicionalmente, el Concesionario afirma que el alquiler de montacargas no se realizó con el propósito de atender un servicio en particular, sino que sirve para atender diversos servicios portuarios, entre los cuales se encuentra el transporte o movimiento de balones de gases para gasificado de contenedores. Bajo dicho contexto, APMT [REDACTED] propone que para fines de la presente fijación tarifaria se considere que

52

#### **"Artículo V. Principios**

*El Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:*

*(...)*

#### **4. Eficiencia:** *Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:*

*- Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la ITUP deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura."*

53

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

##### **I.1. Costos Incrementales**

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

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

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

54

Sin perjuicio de ello, resulta importante señalar que, considerando los conceptos de "todo costo" señalados por APMT [REDACTED] el costo efectivo por operación del combustible, mantenimiento y personal operativo 4 asociado al alquiler de dicho montacarga resulta similar al costo efectivo por operación del combustible, mantenimiento y personal operativo 4 asociado al uso de un montacarga propio.

un 50% de las operaciones de gasificado utiliza montacargas alquilados y el otro 50% utiliza montacargas propios.

296. Considerando ello [REDACTED] su Carta N° 109-2023 APMTC/LEG [REDACTED]

[REDACTED] no demuestra que dicho alquiler haya tenido por finalidad su utilización en la prestación específica del servicio de gasificado que es objeto del presente procedimiento de fijación tarifaria, máxime cuando el propio Concesionario ha indicado que el alquiler del montacargas sirve para atender distintos servicios portuarios y que no le es posible informar "cuántas de las horas de utilización de montacargas para manejar los balones de gases corresponden, por un lado, a alquilados y, por otro lado, a propios", motivo por el cual ello no puede ser incorporado en la estimación del servicio de gasificado.

297. En consecuencia, **no se acepta el comentario presentado por la APMT** en este aspecto.

298. En virtud de lo anterior, a continuación, se procederá a explicar el cálculo del costo del combustible y del costo de mantenimiento asociados al uso del equipamiento de la Concesión<sup>55</sup> en la prestación del servicio bajo análisis según modalidad de provisión de gases:

- Como se explicó en la sección del cálculo del costo de la mano de obra, según lo señalado por APMT durante la visita de inspección, al necesitarse de 10 balones de nitrógeno y 1 balón de dióxido de carbono por operación de gasificado, se tienen que movilizar desde el almacén hacia la zona VAS una cajuela que contiene 12 balones de nitrógeno, así como 1 balón de dióxido de carbono.
- Cabe precisar que, de la información remitida por APMT mediante Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG, respecto de la lista secuencial de actividades que se llevan a cabo en la prestación del servicio especial bajo análisis, se infiere que el tiempo efectivo de uso del equipamiento incluye los "trámites respectivos", el tiempo que transcurre desde que el almacenero moviliza internamente los balones de gases y el tiempo de entrega de los balones llenos al montacarga respectivo.
- En ese sentido, considerando que APMT señala que no ha existido ningún caso en que se haya brindado solo N2 o solo CO2, para el cálculo de los costos de combustible y mantenimiento asociados al uso del equipamiento por operación de provisión individual, resulta consistente considerar como *driver* de asignación del tiempo efectivo de uso del equipamiento por modalidad de provisión de gases, el porcentaje de movilización de los 12 balones de nitrógeno entre los 13 balones de gases en total y el porcentaje de movilización de 1 balón de dióxido de carbono entre los 13 balones de gases por operación<sup>56</sup>.
- Así, teniendo en cuenta la información remitida por el Concesionario mediante Carta N° 1263-2022-APMT/LEG respecto del precio del combustible que utiliza el equipamiento con una capacidad dada y el consumo de combustible de dicho equipamiento por hora; el costo de combustible por operación resulta de multiplicar el precio de combustible por el consumo de combustible considerando el referido porcentaje de movilización de balones de gases cuando corresponda según modalidad.

<sup>55</sup> Mediante el Anexo 02 adjunto a la Carta N° 1263-2022-APMT/LEG, APMT señala que ha hecho uso adicionalmente de un equipamiento con una capacidad distinta (montacarga propio de 3,5 TN). Sin embargo, teniendo en cuenta el criterio explicado anteriormente, los costos calculados para el uso de un equipamiento de la Concesión (montacarga de 5 TN) abarcan incluso los costos asociados a un equipamiento de una capacidad menor (montacarga de 3,5 TN).

Cabe señalar que, resultaría eficiente movilizar una cajuela con 12 balones de nitrógeno que 10 balones de nitrógeno de manera individual

299. En el siguiente cuadro se muestran los cálculos realizados:

**Cuadro N° 11**  
**Costo efectivo de consumo de combustible del equipamiento según modalidad de provisión de gases (USD por operación)**

Costo de combustible del equipamiento	Consumo de GLP según modalidad (en balones de GLP)	Tiempo de la operación (en horas)	Precio del GLP (en USD por balón)	Costo de combustible (en USD por operación)
Costo del combustible modalidad de provisión conjunta	0,24	1,50	19,58	7,05
Costo del combustible modalidad de provisión de solo N2	0,24	1,38	19,58	6,51
Costo del combustible modalidad de provisión de solo CO2	0,24	0,12	9,58	0,54

*Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

300. Con relación al costo de mantenimiento, se debe señalar que, mediante Carta N° 1263-2022-APMT/LEG, el Concesionario remitió el costo de mantenimiento asociado al equipamiento y que estima realizar por cada frecuencia de horas. Al respecto, mediante Anexo 2 adjunto a la referida carta, APMT remitió el Plan de mantenimiento para el referido equipamiento. Así, en el siguiente cuadro se muestra el cálculo del costo de mantenimiento que resulta de tomar el promedio del costo de mantenimiento por hora obtenido en cada frecuencia de horas, multiplicado por el tiempo efectivo de operación del equipamiento, según modalidad de provisión de gases:

**Cuadro N° 12**  
**Costo efectivo de mantenimiento del equipamiento (USD por operación)**

Frecuencia de horas	Costo por frecuencia (en USD)	Costo de mantenimiento modalidad de provisión conjunta (en USD)	Costo de mantenimiento modalidad de provisión de solo N2 (en USD)	Costo de mantenimiento modalidad de provisión de solo CO2 (en USD)
HR 250	397,49	1,59	1,59	1,59
HR 500	775,72	1,55	1,55	1,55
HR 750	397,49	0,53	0,53	0,53
HR 1000	775,72	0,78	0,78	0,78
HR 2000	775,72	0,39	0,39	0,39
Costo promedio de mantenimiento por hora		0,97	0,97	0,97
Tiempo efectivo de operación de montacarga		1,50	1,38	0,12
<b>Costo de mantenimiento (en USD por operación)</b>		<b>1,45</b>	<b>1,34</b>	<b>0,11</b>

*Fuente: Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

301. De lo anterior se observa que el costo de mantenimiento por operación se asigna según modalidad de provisión de gases, considerando para tal fin, el porcentaje de movilización de los 12 balones de nitrógeno entre los 13 balones de gases en total y el porcentaje de movilización de 1 balón de dióxido de carbono entre los 13 balones de gases, cuando corresponda.

302. En virtud de lo anterior, el costo del combustible y mantenimiento asociado al uso del equipamiento se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 13**  
**Costo efectivo del combustible y del mantenimiento del montacarga de 5 TN (USD**  
**por operación)**

Costos/Tipo de modalidad	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
Costo del combustible	7,05	6,51	0,54
Costo de mantenimiento	1,45	1,34	0,11
<b>Costo total de combustible y mantenimiento</b>	<b>8,50</b>	<b>7,85</b>	<b>0,65</b>

Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**iv. Costo de desgaste de las herramientas básicas y los materiales para fugas**

303. De acuerdo con lo observado en la visita de inspección, para la prestación del servicio bajo análisis se necesita utilizar diversas herramientas básicas para la actividad de inyección de gases como el dámper para el contenedor, manguera criogénica con acoples para nitrógeno, manguera de caucho con acoples para dióxido de carbono, regulador, manómetro, bombona y llave francesa; así como materiales como agua, jabón líquido, cintas plomas y silicona en barra para identificar posibles fugas de aire del contenedor previo a la actividad de inyección de gases. Ello se encuentra en línea con lo señalado por APMT a través de su Propuesta Tarifaria.
304. A fin de sustentar el costo de dichas herramientas y materiales, mediante las Cartas N° 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG, el Concesionario presentó las facturas correspondientes a su compra, a excepción de la llave francesa. Para el caso del jabón líquido, cintas plomas y silicona en barra, remitió capturas de pantalla de precios de mercado.
305. En ese orden, a fin de calcular el costo del desgaste de las herramientas básicas, se consideró el valor de compra de las facturas remitidas para cada una de dichas herramientas, así como el precio de mercado de la llave francesa<sup>57</sup>. A partir de ello, la cantidad de veces que se usa cada una de estas herramientas fue obtenida de acuerdo con el siguiente detalle:
- Según lo señalado por APMT durante la visita de inspección, se espera que aproximadamente 2 500 contenedores *reefer* demanden anualmente el servicio de Gasificado de contenedores llenos en el TNM<sup>58</sup>.
  - Si bien mediante Carta N° 1263-2022-APMT/LEG APMT indicó que la vida útil de las herramientas en general es de 7 años de vida útil financiera y 5 años de vida útil regulatoria; en la mencionada visita de inspección, el Concesionario detalló que la información de la vida útil del dámper es de 6 meses, de las mangueras de nitrógeno y dióxido de carbono es de 2 años cada una, del manómetro y regulador es de 3 meses cada una. Sobre ello, debe indicarse que, a diferencia de lo indicado en la Carta N° 1263-2022-APMT/LEG, la información de la vida útil de dichas herramientas señalada en la mencionada visita resulta ser consistente con la vida útil esperada para este tipo

<sup>57</sup> Precio de mercado obtenido de: <[https://www.sodimac.com.pe/sodimac-pe/product/1270X/llave-ajustable-de-acero-15/1270X/?kid=goosho\\_213044&shop=googleShopping&qclid=Cj0KCQjw48OaBhDWARIsAMd966A\\_IPm3UZZiXZGq\\_xY13UoK2IW04anQbf97EmxHhg5aVOYBtepzzz8laAr04EALw\\_wcB](https://www.sodimac.com.pe/sodimac-pe/product/1270X/llave-ajustable-de-acero-15/1270X/?kid=goosho_213044&shop=googleShopping&qclid=Cj0KCQjw48OaBhDWARIsAMd966A_IPm3UZZiXZGq_xY13UoK2IW04anQbf97EmxHhg5aVOYBtepzzz8laAr04EALw_wcB)> (última revisión 23.10.2022). Cabe señalar que este precio corresponde a un precio al por menor

<sup>58</sup> Si bien en su Propuesta Tarifaria APMT señaló que esperaba atender solicitudes de gasificado para 557 contenedores *reefer* anuales, este Regulador considera que, dado que dicho monto fue estimado mucho antes de iniciar las prestaciones del servicio bajo análisis, teniendo en cuenta la fecha de la visita de inspección y que APMT ya ha identificado la operatividad y el *know how* de la prestación del Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos, para la presente Propuesta del Regulador, se tendrá en cuenta la estimación de 2 500 contenedores *reefer* anuales.

de herramientas, puesto que estas se desgastan de manera acelerada por la frecuencia de uso de las mismas.

- Para el caso de la bombona y la llave francesa, siendo que en la visita de inspección, el Concesionario no señaló la información sobre la vida útil de estas herramientas, se está considerando la información disponible de la vida útil regulatoria de 5 años en ambos casos, señalada mediante Carta N° 1263-2022-APMT/LEG<sup>59</sup>.
- En virtud de lo anterior, para obtener la cantidad de veces que se pueden utilizar las herramientas, se dividió la demanda anual esperada de 2 500 contenedores *reefer* entre la vida útil de la herramienta convertida anualmente y entre el número máximo de contenedores que pueden ser atendidos en la zona VAS de manera simultánea de acuerdo con lo señalado por APMT durante la visita de inspección (es decir, 7 contenedores).

306. En tal sentido, el costo de desgaste de las herramientas resulta de dividir el valor de cada herramienta entre las veces que puede llegar a ser utilizada por contenedor, tal y como se observa a continuación:

**Cuadro N° 14**  
**Costo de desgaste de las herramientas básicas (USD por operación)**

Herramientas básicas	Valor de compra (en USD)	Veces de uso (en cantidades)	Costo de desgaste (en USD por operación)
Dámper	1296,12	178,57	7,26
Manguera de nitrógeno	1275,00	714,29	1,79
Manguera de dióxido Carbono	1200,00	714,29	1,68
Regulador	550,00	89,29	6,16
Manómetro	596,00	89,29	6,68
Bombona	80,00	12500,00	0,01
Llave Francesa	25,83	1785,71	0,01
<b>Costo de desgaste de las herramientas básicas (en USD por operación)</b>			<b>23,58</b>

*Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

307. Resulta importante precisar que los costos señalados en el cuadro anterior para la modalidad de provisión conjunta de gases no son los mismos que para las modalidades individuales (N2 o CO2). Por tanto, para los costos de desgaste de las herramientas básicas según modalidad de provisión de solo nitrógeno y solo dióxido de carbono solo se restará de dicho cuadro, la información de costos de la manguera de dióxido de carbono y de nitrógeno, respectivamente. Así, el costo de desgaste de las herramientas básicas según modalidad se muestra a continuación:

<sup>59</sup> Cabe indicar que la vida útil regulatoria se considera adecuada para realizar esta estimación, toda vez que se espera que las herramientas de bombona y llave francesa presenten una vida útil prolongada debido al uso para el cual serán requeridos durante las operaciones de gasificado de contenedores.

**Cuadro N° 15**  
**Costo de desgaste de las herramientas básicas según modalidad de provisión de gases (USD por operación)**

Herramientas básicas	Costo de desgaste por modalidad conjunta de provisión de gases	Costo de desgaste por modalidad de provisión solo de nitrógeno	Costo de desgaste por modalidad de provisión solo de dióxido de carbono
Dámper	7,26	7,26	7,26
Manguera de nitrógeno	1,79	1,79	N.A.
Manguera de dióxido Carbono	1,68	N.A.	1,68
Regulador	6,16	6,16	6,16
Manómetro	6,68	6,68	6,68
Bombona	0,01	0,01	0,01
Llave Francesa	0,01	0,01	0,01
<b>Costo de desgaste de las herramientas básicas (en USD por operación)</b>	<b>23,58</b>	<b>21,90</b>	<b>21,79</b>

N.A.: No aplica.

Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

308. Como se había señalado anteriormente, con relación a los materiales para identificar fugas de aire, el Concesionario remitió capturas de pantalla de precios de mercado del jabón líquido, silicona en barra y cintas plumas. Por otro lado, con relación al agua, APMT remitió la factura emitida a su nombre por SEDAPAL correspondiente al mes de setiembre de 2022.
309. Sobre el particular, mediante Carta N° 1263-2022-APMT/LEG, el Concesionario ha señalado la cantidad requerida de estos materiales para identificar posibles fugas y, por consiguiente, sus costos serían los mismos para las tres modalidades de prestación del servicio. A partir de ello, el costo de desgaste de los materiales para fugas fue obtenido de acuerdo con el siguiente detalle:
- Para el caso del agua, APMT ha indicado que necesita de 3 litros de agua por operación. Dividiendo el costo total de agua entre la cantidad de m<sup>3</sup> consumidos en el TNM, se puede obtener el costo por m<sup>3</sup> que será convertido a litros, para obtener el costo del agua por los 3 litros utilizados por operación.
  - Para el caso del jabón líquido, el Concesionario ha indicado que necesita de 0,75 litros de jabón líquido por operación. Dividiendo el costo total de una botella de jabón líquido de 4 litros entre la cantidad de litros consumidos por el TNM para la prestación del servicio bajo análisis, se puede obtener el costo del jabón líquido por los 0,75 litros utilizados por operación.
  - Con respecto a la cinta ploma y a la silicona en barra, APMT ha indicado que necesita de una unidad de cinta ploma y una unidad de silicona en barra por operación del Servicio Especial, por lo que también se considera el valor de estos últimos materiales.
310. En tal sentido, el costo de desgaste de los materiales para posibles fugas se observa a continuación:

**Cuadro N° 16**  
**Costo de desgaste de los materiales para fugas (USD por operación)**

<b>Materiales para posibles fugas</b>	<b>Valor de compra (en USD)</b>	<b>Cantidad consumida (en unidad de medida)</b>	<b>Costo por unidad de medida (en USD por operación)</b>
Agua	5 123,32	0,002 litros	0,002
Jabón líquido	10,83	0,75 litros	2,03
Cintas plomas	3,34	1 contenedor	3,34
Silicona en barra (Sika Flex)	11,09	1 contenedor	11,09
<b>Costo de desgaste de los materiales para fugas (en USD por operación)</b>			<b>16,46</b>

Fuente: Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

311. Así, considerando la información presentada anteriormente, el costo incremental por una operación adicional del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos, según modalidad de provisión de gases, se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 17**  
**Costo incremental por operación adicional del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos, según modalidad de provisión de gases (USD por contenedor)**

<b>Costos</b>	<b>Modalidad de provisión conjunta</b>	<b>Modalidad de provisión de solo nitrógeno</b>	<b>Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono</b>
Personal	114,26	93,16	66,81
Gases	132,78	121,02	11,77
Combustible y mantenimiento	8,50	7,85	0,65
Desgaste de herramientas básicas	23,58	21,90	21,79
Desgaste de materiales para fugas	16,46	16,46	16,46
<b>Costo total por operación adicional</b>	<b>295,58</b>	<b>260,39</b>	<b>117,48</b>

Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

312. Finalmente, como se mencionó anteriormente, la tarifa del servicio de gasificado debe incluir todos los costos y aportes adicionales vinculados con la provisión de dicho servicio en el TNM. En ese sentido, de manera adicional a los costos adicionales se incluye la Retribución

al Estado<sup>60</sup> y el Aporte por regulación<sup>61</sup>. Como se indicó previamente, el cálculo de dichos aportes se realizará sobre la base de la tarifa final, con ello se obtienen los siguientes resultados:

**Cuadro N° 18**  
**Aportes asociados a la prestación del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos, según modalidad de provisión de gases (USD por contenedor)**

Costos	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
Costo total por operación adicional	295,58	260,39	117,48
Tasa de regulación	3,08	2,71	1,22
Tasa de retribución al estado	9,24	8,14	3,67
<b>Tarifa (USD por contenedor)</b>	<b>307,90</b>	<b>271,24</b>	<b>122,38</b>

Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### Determinación de la Tarifa

313. A partir de lo anterior, las Tarifas Máximas del Servicio Especial de "Gasificado de contenedores llenos" en el TNM por modalidad de servicio son:

**Cuadro N° 19**  
**Tarifa del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" en el TNM, según modalidad de provisión de gases (USD por contenedor, sin IGV)**

Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
<b>Tarifa (USD por contenedor, sin IGV)</b>	<b>307,90</b>	<b>271,24</b>	<b>122,38</b>

Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>60</sup> La Retribución al Estado es definida en la Cláusula 1.23.65 del Contrato de Concesión de la siguiente manera:

**"1.23.65 Retribución**

*"Es la contraprestación económica que, en forma mensual, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está obligada a pagar a favor del CONCEDENTE, durante la vigencia de la Concesión, en los términos establecidos en la Cláusula 8.26.*

*La Retribución ascenderá a un porcentaje de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga la SOCIEDAD CONCESIONARIA por la Explotación del Terminal Norte Multipropósito, desde la Toma de Posesión hasta el término de la Concesión, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión."*

Asimismo, en la Cláusula 8.26 del Contrato de Concesión se señala lo siguiente:

*"8.26. La SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá pagar al CONCEDENTE, a través de la APN, una Retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por la Explotación del Terminal Norte Multipropósito. El pago por concepto de Retribución comprende las obligaciones establecidas en la Décimo Quinta Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y demás Leyes y Disposiciones Aplicables.*

*La Retribución asciende al tres por ciento (3%) de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga la SOCIEDAD CONCESIONARIA, a partir del inicio de la Explotación del Terminal Norte Multipropósito hasta la Caducidad de la Concesión. (...)"*

<sup>61</sup> En la Cláusula 14.18 del Contrato de Concesión se señala lo siguiente respecto del Aporte por regulación:

*"14.18 La SOCIEDAD CONCESIONARIA está obligada a pagar al REGULADOR el Aporte por Regulación a que se refiere el artículo 14 de la Ley N° 26917 o norma que la modifique o sustituya. (...)"*

314. Esta Tarifa será aplicable a las líneas navieras o sus representantes que soliciten el servicio, correspondiendo al Concesionario implementar el mecanismo que deje constancia de la solicitud por parte de los Usuarios.

## **VI. REVISIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS ESPECIALES**

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

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

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

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

316. El Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" se enmarca en los denominados Servicios Especiales con Tarifa, cuya fijación es objeto del presente procedimiento. A partir de lo señalado en el numeral anterior, se concluye que las tarifas determinadas en el presente procedimiento serán las tarifas máximas que podrá cobrar el Concesionario y que serán revisadas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI – X", cada cinco años.
317. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que, cada año, las tarifas deberán actualizarse o reajustarse por el factor RPI – X; es decir, después de 12 meses de vigencia de las tarifas, estas deberán reajustarse en función a la información del RPI de los últimos 12 meses disponibles y al factor de productividad (X) determinado por el Regulador.
318. En tal sentido, el presente servicio debe ser incluido en la Canasta de Servicios Especiales en función a la nave establecida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN de fecha 09 de junio de 2021 porque se trata de un servicio demandado por las líneas navieras.
319. Cabe señalar que el inicio de la explotación del TNM fue en el mes de julio del año 2011, por consiguiente, los reajustes tarifarios por el factor RPI – X deberán aplicarse los meses de julio de cada año de la Concesión (después de 12 meses de vigencia de las tarifas), sobre la base de la información de los últimos doce (12) meses disponibles a julio de cada año.

## **VII. CONCLUSIONES**

320. Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0021-2022-CD-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de APMT, del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" en el en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, y a través de la Resolución del Consejo Directivo N° 0049-2022-CD-OSITRAN se aprobó la correspondiente Propuesta Tarifaria del Regulador, respecto de la cual se han recibido y evaluado los comentarios de los interesados.
321. De acuerdo con el análisis efectuado en la Propuesta Tarifaria del Regulador, así como en el presente Informe Tarifario donde se evaluaron los comentarios de los interesados, la metodología de tarificación de costos incrementales es la más apropiada para la determinación de la tarifa del Servicio Especial antes mencionado. A partir de dicha metodología, y considerando la información recopilada en el presente procedimiento tarifario

y la evaluación de los comentarios recibidos a la Propuesta Tarifaria del Regulador, las Tarifas máximas por modalidad de provisión de gases del servicio en cuestión deben ser:

Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
Tarifa (en USD por contenedor, sin IGV)	307,90	271,24	122,38

Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

322. La presente Tarifa no incluye IGV y tiene el carácter de Tarifa máxima, por lo que podrá ser reajustada después de doce (12) meses de vigencia mediante el mecanismo regulatorio RPI - X establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión.
323. El presente servicio debe ser incluido en la Canasta de Servicios Especiales en función a la nave establecida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN de fecha 09 de junio de 2021 porque se trata de un servicio demandado por las líneas navieras.

#### VIII. RECOMENDACIÓN

Remitir el presente informe al Consejo Directivo para que, teniendo en cuenta las conclusiones antes mencionadas, disponga la aprobación de la Tarifas máximas para Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, cuyo nivel y estructura tarifaria es la siguiente:

Servicio Especial de Gasificado de contenedores llenos	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
Tarifa (en USD por contenedor, sin IGV)	307,90	271,24	122,38

Fuente: Visita de inspección, Cartas N° 1134-2022, 1222-2022 y 1263-2022-APMT/LEG.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Atentamente,

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

**GLORIA CADILLO ANGELES**  
Gerente de Asesoría Jurídica

**ANEXO**

**ARCHIVO MS EXCEL "FIJACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO ESPECIAL GASIFICADO DE CONTENEDORES LLENOS" EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO**