

MATRIZ DE COMENTARIOS

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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
1	Alcance del Servicio	Comentario de Cristian Calderón Rodríguez – Sociedad Nacional de Pesquería	Sesión de Consejo de Usuarios de Puertos	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?”	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. 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. 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. En virtud de lo anterior, se dan por atendidos los comentarios del Sr. Calderón.
2	Alcance del Servicio	Eleodoro Lastra Gomero – Asociación Automotriz del Perú y Cristian Calderón	Sesión de Consejo de Usuarios de Puertos	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	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 presta dentro de las instalaciones del Terminal Norte. Específicamente, la provisión del servicio se realiza en

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
		Rodríguez – Sociedad Nacional de Pesquería		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."	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. 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.] 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.

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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: <i>“Secretaría Técnica: ¿Existe alguna diferencia para segmentar mercado cuando se usa APM como depósito temporal o como terminal portuario?</i> <i>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.”</i> [El subrayado y énfasis es nuestro.] 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. 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 recorrido de largas distancias; 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

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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. En virtud de lo anterior, se dan por atendidos los comentarios del Sr. Lastra Gomero y del Sr. Calderón, sobre estos puntos.
3	Alcance del Servicio	Moisés José Woll Aste – Asociación Marítima del Perú	Sesión de Consejo de Usuarios de Puertos	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	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. 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. En virtud

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				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."	de lo anterior, se da por atendido el comentario del Sr. Woll sobre este punto. 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.
4	Alcance del Servicio	Cristian Calderón Rodríguez – Sociedad Nacional de Pesquería	Sesión de Consejo de Usuarios de Puertos	"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."	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.
5	Metodología de costos	APM Terminals Callao S.A.	Carta N° 1509-2022-APMTC/LEG	El Concesionario cuestiona que en el Informe Conjunto de Inicio y en la Propuesta Tarifaria se concluya que, en el caso	Al respecto, tal como se indicó en la Propuesta Tarifaria del Regulador, las economías de alcance ocurren

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
	incrementales basada en una unidad de servicio adicional			específico del servicio de gasificado, un terminal portuario posea mayores eficiencias que un depósito temporal extraportuarios sin el sustento adecuado. 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. 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 posea 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.	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. 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% 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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				- 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	espacio adicional o adquiriera una mayor cantidad de equipos. 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 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. 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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				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.	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. 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 mismos 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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 Itoh, 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. 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. Considerando lo expuesto, se desestiman los comentarios de APMT.
6	Condiciones de Competencia	APM Terminals Callao S.A.	Carta N° 1509-2022-APMTC/LEG	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	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"

Nº	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				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).	del TNM, la misma que es ampliamente distinta de aquella prevista en el Informe Técnico del Indecopi. 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. 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. 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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				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.	procedimiento de fijación tarifaria, a pedido de parte, lo cual se recogió tanto en la Resolución de Consejo Directivo N° 0021-2022-CD-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). 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. 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/INDECOPi 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.

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				• 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 INDECOPI5. 23. Al respecto, si por el Terminal Norte se han embarcado 1.9 miles de contenedores con arándanos durante el	Posteriormente, frente al Informe Técnico del Indecopi y por intermedio de la Carta N° 619-2021 APMT/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. En atención a ello, mediante Carta N° 140-2021/DLC-INDECOPI 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, en consecuencia, se reiteró que el Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" del TNM no se prestaría en condiciones de competencia", . 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 APMT/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.

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				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	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. 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. Al respecto, APMT comenta que se encontró en una posición en la que no tenía otra alternativa, pues, pese a encontrarse en desacuerdo con el pronunciamiento del Indecopi tuvo que solicitar el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del Servicio Especial "Gasificado de contenedores llenos" con el fin de poder brindar el servicio. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				una parte importante del mercado total de contenedores reefer de exportación (que es tomado en el Informe Técnico como el símil 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].	en el Contrato de Concesión y en el RETA como norma supletoria. 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. 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. 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. Considerando lo expuesto, se dan por atendidos los comentarios de APMT.

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				[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 INDECOP. Mas [sic] adelante; presentaremos información adicional que muestra, con datos actuales, que los supuestos considerados por INDECOP para concluir que no existen condiciones de competencia en el primer mercado relevante son erróneos". Se recalca que este cuestionamiento al pronunciamiento de INDECOP 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]. 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:	

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				"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 INDECOP, 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]. 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 APMTC 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	

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				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].	
7	Metodología de costos incrementales basada en una unidad de servicio adicional	APM Terminals Callao S.A.	Carta N° 1509-2022-APMTC/LEG	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.	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; Rødseth, 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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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. 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. Considerando lo expuesto, se desestiman los comentarios de APMT.
8	Metodología de costos incrementales basada en una unidad de servicio adicional	APM Terminals Callao S.A.	Carta N° 1509-2022-APMTC/LEG	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. 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. 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-	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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				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.	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. 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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					descarga de mercancías (este es el principal servicio del terminal portuario). 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. Considerando lo expuesto, se desestiman los comentarios de APMT.
9	Metodología de costos incrementales basada en una unidad de servicio adicional	APM Terminals Callao S.A.	Carta N° 1509-2022-APMTC/LEG	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.	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. 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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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. Considerando lo expuesto, se desestiman los comentarios de APMT.
10	Metodología de costos incrementales basada en una unidad de servicio adicional	Juan Carlos León Siles – Asociación de exportadores	Sesión de Consejo de Usuarios de Puertos Audiencia Pública	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." a. "De acuerdo con lo mencionado por Ositrán que esto debe seguir el criterio de costos incrementales, sin embargo, siempre el <i>benchmark</i> no es un mal elemento que acompañe para el análisis y en ese <i>benchmark</i> 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."	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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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). 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. En virtud de lo anterior, no se aceptan los comentarios del Sr. León sobre estos puntos.
11	Unidad de Cobro	Autoridad Portuaria Nacional	Oficio N° 1409-2022-APN-GG-DIPLA	Mediante el Oficio N° 1409-2022-APN-GG-DIPLA, la APN señaló que: <i>"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, <u>se sugiere que la unidad 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.</u></i> <i>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</i>	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. 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. 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.

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
				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, <u>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.</u> 4. Finalmente, cabe mencionar que, <u>los comentarios realizados corresponden a cada modalidad de provisión del servicio</u>, 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.]	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 y apenas el 0,28% restante fue de 20 pies. - 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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					acuerdo con las TEU, debiéndose establecer en función del contenedor. En consecuencia, no se acepta el comentario presentado por la APN en este aspecto.
12	Costo de mano de obra	APM Terminals Callao S.A.	Carta N° 1509-2022-APMTC/LEG	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". 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.	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. 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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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] [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

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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. 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. De otra parte, con relación a los días efectivamente trabajados del personal de seguridad 1, debe indicarse

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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. En consecuencia, se acepta de manera parcial el comentario presentado por la APMT en este aspecto.
13	Costo de mano de obra	APM Terminals Callao S.A.	Carta N° 1509-2022-APMTC/LEG	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.	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. 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. En consecuencia, no se acepta el comentario presentado por la APMT en este aspecto.

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
14	Precio de los gases	APM Terminals Callao S.A.	Carta N° 109-2023 APMT/LEG	De manera posterior al plazo de recepción de comentarios establecido para el presente procedimiento de fijación tarifaria, mediante Carta N° 109-2023 APMT/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". 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.	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. Ahora bien, de la información remitida por el Concesionario en la Carta N° 109-2023 APMT/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, <u>los mencionados nuevos precios no pueden ser considerados en el cálculo de la tarifa del servicio de gasificado de contenedores llenos reefer.</u>
15	Alquiler de montacargas	APM Terminals Callao S.A.	Carta N° 1509-2022-APMT/LEG	Mediante Carta N° 1509-2022 APMT/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.	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.

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					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." 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 un 50% de las operaciones de gasificado utiliza montacargas alquilados y el otro 50% utiliza montacargas propios. Considerando ello, [REDACTED] su Carta N° 109-2023 APMTC/LEG [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,

N°	Tema	Institución/persona	Medio	Comentario	Posición del Ositrán
					a propios", motivo por el cual ello no puede ser incorporado en la estimación del servicio de gasificado. En consecuencia, no se acepta el comentario presentado por la APMT en este aspecto.