



CONUDFI 072 - 2016/GG

Lima, 01 de diciembre de 2016

Señora

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE

Presidente del Consejo Directivo

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

Presente.-

Asunto: Comentarios a la propuesta del servicio especial
“Retiro/Colocación de separadores artificiales en las
bodegas de las naves”, aprobada por Resolución de
Consejo Directivo N° 046-2016-CD-OSITRAN.

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarla cordialmente y, en atención al asunto de la referencia, dentro del plazo otorgado, exponer los siguientes comentarios:

1. No es un servicio nuevo; se presta desde la época de ENAPU:

La descarga con separadores no es un servicio nuevo. El Callao y el resto de puertos del Perú vienen importando trigo con separación artificial por más de 30 años, y si nos remontamos al pasado, era más frecuente todavía.

Normalmente se implementaba para carga de trigo a granel. Por razón de un mismo origen y por tener que transportar variedades de trigo que no pueden entremezclarse, por razones logísticas debían transportarse separadas entre sí; es decir, en bodegas independientes o en la misma bodega pero con separación.

La operatividad de la descarga en el pasado estaba a cargo de un agente de desestiba, que era contratado directamente por el importador y que no sólo tenía la función de retirar la carga de la bodega del barco y colocarla a la tolva del camión o dirigirla a los silos del terminal del Callao, sino que se responsabilizaba por cumplir con el ritmo de descarga que los importadores tenían como compromiso bajo el contrato de fletamento. Por este servicio se pagaba al agente de desestiba una Tarifa x Tm. Esta tarifa cubría toda la operación de descarga, indistintamente si la carga venía en bodegas separadas o con separaciones artificiales.

En concreto, la tarifa de descarga de trigo antes de la Concesión, incluía el retiro de la separación artificial; por ese motivo el estibador privado era eficiente en la descarga. Incluso las torres absorbentes que existían antes que APM Terminals Callao (APMTC) las desmantelara, eran usadas con este fin.



A partir del 2011, APMTC empezó a operar el Terminal Norte del Callao asumiendo, entre otras, la función de la desestiba de los granos: a la fecha, los importadores vienen pagando una tarifa x descarga –que recientemente incrementada de US\$ 3.94/Tm a US\$ 4.32/TM–que cubre, entre otros, el servicio integral de llevar la carga de las bodegas del barco a la tolva del camión y/o a los silos para su posterior despacho.

Desde el 2011 al día de hoy, los importadores vienen pagando a APMTC la tarifa de descarga y no han asumido ningún recargo adicional por concepto de separaciones artificiales en bodega.

En la presentación proyectada en sesión extraordinaria al CUP OSITRAN, el 30 de noviembre del presente, se puede advertir que APMTC ha presentado escenas de una operación que no es la generalidad. En más de 30 años que nuestros usuarios vienen descargando en el Callao, contadas veces han visto separaciones como las mostradas en el PPT, donde se ha puesto tripley en toda la superficie de la carga y en toda la bodega.

Valga advertir que esta situación puede crear un nefasto precedente y propiciar que calce, en cualquier momento, para otros tipos de carga.

2. El propuesto Servicio Especial forma parte del Servicio de Desestiba:

En efecto, este supuesto servicio especial es parte del servicio estándar de desestiba o descarga de productos a granel. Es parte del servicio integral de descarga, que por Contrato corresponde a un servicio “estándar”, con un tarifario aprobado y que el Concesionario ha venido prestando a la fecha sin ningún cobro adicional.

Pareciera que el objetivo de APMTC es recaudar utilizando mecanismos de desmenuzar/desglosar operaciones para cobrar por separado cada actividad, aprovechando su posición de mono-operador y restringiendo que el servicio lo presenten terceros. Así, bajo estos mecanismos, podría aplicar tarifas desproporcionadas y conseguir incrementar la tarifa estándar de desestiba.

Un ejemplo de lo expuesto es la implementación de los servicios de limpieza de bodegas y desembarque de residuos, aplicable a las cargas fraccionadas. En este caso, APMTC bajo el mecanismo de desglosar/desmenuzar el servicio estándar de descarga, aplica tarifas diferenciadas, cuando se sabe que la desestiba comprende estos servicios.

Asimismo, debemos mencionar que el servicio de desestiba que viene prestando APMTC, en todos los casos en que la carga viene con separaciones artificiales, mantiene un ritmo de descarga que resulta ineficiente (mayores jornadas de trabajo) por los equipos inadecuados con que opera; ocasionando a los importadores mayores tiempos de estadía y por ende demurrage. Costo que no es asumido por APMTC.



APMTC está obligado por Contrato a usar equipos modernos como los absorbentes, que hoy en día no funcionan. Se supone que mientras van absorbiendo, se van generando áreas libres de carga, las cuales deberían de ser aprovechadas para retirar las separaciones.

La tarifa del servicio estándar de descarga, es elevado y seguirá en aumento durante el 2017. Nada justifica que el servicio especial propuesto sea separado del estándar, menos aún si son pocas las ocasiones en que sucede.

3. Proponemos tarifas diferenciadas:

De las experiencias recogidas de los usuarios, en la mayoría de casos este servicio se presta con las grúas de las naves. Al contratar las naves, los consignatarios incluyen la disponibilidad de sus grúas.

En ese sentido, en el caso negado que se aprobara este nuevo servicio especial, proponemos que se consideren dos tarifas diferenciadas en función al tipo de grúa a utilizar. Como la metodología de costos incrementales de OSITRAN, considera en su evaluación el costo de operación de uso de grúa de APMTC –que en el 90% de los casos no corresponde–, es pertinente proponer un esquema diferenciado, toda vez que hoy en día es el usuario quien asume el costo en forma directa, al utilizar las grúas de las naves que éste contrata.

En cuanto al uso de estibadores, este recurso también debería estar comprendido dentro del cobro de la tarifa regular porque se utiliza al mismo personal que ya está nombrado para la descarga del servicio Estándar.

4. Experiencia en otros Puertos del País:

Tenemos información que en Salaverry y Matarani, por ser puertos que no son mono-operadores, los agentes de desestiba retiran las separaciones sin costo para el consignatario de la carga y sin costo para la nave. Así se dan operaciones muy semejantes a las desarrolladas en el Callao en la época de ENAPU.

CONCLUSIÓN:

El servicio especial *“Retiro/Colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves”*, no es un servicio nuevo; es parte del servicio integral de descarga, que es un servicio estándar y que APMTC ha venido prestando hasta la fecha. Así funciona en otros puertos del país.

Consideramos que no corresponde la implementación de un nuevo servicio especial por tratarse de una actividad que está comprendida dentro del servicio de descarga estándar. La nueva tarifa que pretende aplicar APMTC, en su posición de dominio como mono-operador, sería un perjuicio para el importador, ya que constituye un concepto que está integrado en cualquier servicio de desestiba.



Sin otro particular, hago propicia la ocasión para reiterarle los testimonios de mi mayor consideración y deferente estima.

Atentamente,

Pablo Santos Curo
Gerente General