

Consultas a Consulta Pública por Revisión de Oficio del factor de productividad en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao 2021 - 2026

Luego de estar presentes en la audiencia pública del 13 de abril del 2021, comprobamos que la carga líquida por tuberías no es prioridad ni en la Agenda de APM Terminals, ni en la Agenda del Supervisor.

A pesar que se analizaron varios puntos de manera rápida, no se hizo la diferenciación entre los servicios que el puerto presta a los operadores de carga líquida por tubería versus los otros servicios que brinda APM.

Esperábamos que se comentase el motivo por el cual cobran la misma tarifa a los operadores de carga líquida que cargan/descargan por medio de atriles (actividad ineficiente y restringida en muchos lugares) vs los operadores de carga líquida que utilizan tuberías que se conectan desde las naves a instalaciones fuera de las áreas concesionadas a APM. Las diferencias entre ambas operaciones son evidentes y procedemos a enunciar algunas de ellas:

1.- Descarga de líquidos por medio de atriles:

- a) Dependiendo de los lotes a ser cargados/descargados, se necesitan entre 200 y 600 camiones por operación para ser cargados/descargados en el puerto, requiriendo la participación de controladores, balanzas, supervisores.
- b) Dichos camiones generan congestión en el ingreso y dentro del área de operaciones del puerto
- c) Una vez en el muelle asignado, requieren de atriles (infraestructura proporcionada por APM), operarios, supervisores y consumo de energía eléctrica.
- d) Una vez cargados/descargados los camiones, requieren pasar nuevamente por los controladores, las balanzas y el personal de supervisión.
- e) La operación con atriles es muy lenta, ya no que permite cargar/descargar más de 150 toneladas por hora.
- f) Requiere que las naves permanezcan mucho tiempo utilizando un muelle y por ende en algunos casos generan sobre estadías para otras naves.

2.- Descarga de líquidos por medio de tuberías:

- g) El propietario/operador de las tuberías, proporciona las mangueras y el personal para realizar la descarga, por lo que el puerto no incurre en gastos por estas actividades. El operador portuario no pone ni activos, ni consumibles ni personal para realizar estas actividades.
- h) El propietario de las tuberías, realizó una importante inversión en infraestructura para poder realizar operaciones más seguras y eficientes. Se le requiere contar con programas de mantenimiento y paga seguros.
- i) Sólo al inicio de la operación, el supervisor de muelle constata los datos correspondientes.

- j) Dependiendo del diámetro de la tubería utilizada para cargar/descargar graneles líquidos, se puede llegar a un ratio de 450 toneladas por hora.

Si bien el servicio de descarga por tuberías no debe representar un impacto alto al operador del puerto, pensamos que deberían ser más transparentes en la aplicación de las tarifas existentes, y reflejar el servicio prestado, pues las tarifas no se aplican por “analogía”, sino por servicios reales prestados. En todo caso, deberían reducir las aplicadas al servicio de carga/descarga por tuberías, por no tratarse de servicios idénticos, de lo contrario, persistiría la discriminación hacia nuestro sector.

Para mayor información, pueden recurrir a los tarifarios que utilizaba Enapu y en ellos podrán constatar que se manejaba una tarifa diferenciada entre las operaciones de carga/descarga, utilizando activos de la instalación portuaria (Atriles, personal y consumibles) vs los que realizaban carga/descarga por medio de tuberías.

En caso ustedes no tuvieran disponibles dichos tarifarios, podemos alcanzarles algunos ejemplos que demostrarán que antiguamente existía una correspondencia más equitativa en el cobro de los servicios prestados por el operador portuario.

Este tema no es nuevo y hemos realizado este reclamo en diversas oportunidades y como respuesta hemos recibido que hay una tarifa única por tonelada cargada/descargada y que queda a criterio del usuario si utiliza los servicios del operador portuario, sin analizar la diferencia entre los servicios prestados. Como puede comprenderse, una vez que una empresa invirtió en instalaciones como tuberías y tanques de almacenamiento para realizar operaciones más eficientes, seguras y con mayor velocidad, resulta contra productivo el regresar a la tecnología obsoleta de los atriles.

Pensando en eficiencia, reducción de la huella de carbono, descongestionamiento del área operativa del puerto y reducción de los tiempos de las naves en los diferentes muelles, se debería analizar si resultaría adecuado el migrar a operaciones más eficientes y seguras al momento que se revise como debería quedar finalmente la infraestructura del terminal norte del puerto del Callao. sin analizar la diferencia entre los servicios prestados

Esperando puedan analizar esta solicitud, quedamos a sus órdenes para cualquier consulta que puedan requerir.

Atentamente,

Gianni Catanzaro Tommasini
Gerente General
Blending S.A.C.