

**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA VIRTUAL N° 71
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

Siendo las 11:00 horas del día jueves 17 de febrero de 2022, a través de la Plataforma Microsoft Teams, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN y modificatorias, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria Virtual N° 71 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe de Atención al Usuario Final (e).
- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Melina Caldas Cabrera, Jefe de Regulación.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Danna Rojas Regalado, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.

Por parte del Consejo de Usuarios de Puertos (CUP) de alcance nacional, asistieron:

1. Cristian Calderón Rodríguez, representante de la Sociedad Nacional de Pesquería - SNP.
2. Eleodoro Lastra Gomero, representante de la Asociación Automotriz del Perú – AAP.
3. Geovani Diez Villegas, representante del Gremio de Transportadores y Logística del Perú & América – GTL PERU & AMERICA.
4. Jorge Alberto Acevedo Noriega, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM.
5. Hermelinda Yrma Aquije Hernández de Ticona, representante de Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT.
6. Juan Carlos León Siles, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
7. Orlando Gonzalo Ganoza Price, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.
8. Roberto Emilio De la Tore Aguayo, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de invitados:

- Por parte del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI:
 - Enrique Prado Rey.
 - Carlos Posada Ugaz.
 - Carlos Penny Bidegaray.
 - Pablo Santos Curo.
- Por parte de ASMARPE:
 - Oswaldo Tomas Martijena Berenguel.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores:

- Victor Arroyo, Gerente (e) de Asesoría Jurídica.
- Martha Zamora, Asesora Legal.
- Hanz Vilcapoma, Jefe de Contratos Portuarios.
- Luis Alvarez, Supervisor de Inversiones.
- David Chavez, Supervisor de Operaciones.

La sesión virtual se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria Virtual N° 71 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Análisis de los aspectos tarifarios aplicables a las operaciones en los puertos concesionados en relación con el Decreto Legislativo 1492, Decreto Legislativo que aprueba Disposiciones para la Reactivación, Continuidad y Eficiencia de las Operaciones vinculadas a la Cadena Logística de Comercio Exterior.

Al respecto, la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, señaló que el presente tema de Agenda ha sido puesto en conocimiento del Consejo Directivo del OSITRAN, no obstante aún no se ha tomado una posición al respecto, por lo que los miembros del Consejo Directivo han solicitado mayor información y evaluación sobre el particular.

Por su parte, la Dra. Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo, indicó que el Consejo Directivo ha solicitado casuística en la cual se evidencie que la problemática versa sobre temas operativos y no sobre el texto de los contratos, para realizar un mayor análisis.

Es así que, con la finalidad de contar con un mayor detalle de lo expuesto, la Dra. Zambrano solicitó la intervención del señor Victor Arroyo, Gerente (e) de Asesoría Jurídica.

El señor Victor Arroyo indicó que no se ha tomado todavía una posición, en tanto el Consejo Directivo ha solicitado que se recabe información sobre la casuística, por lo cual solicitó a los miembros del Consejo de Usuarios puedan compartir alguna problemática en torno al cobro que los Concesionarios realizan y si es acorde con lo señalado en los Contratos de Concesión.

Bajo ese contexto, el señor Cristian Calderón Rodríguez, representante de la Sociedad Nacional de Pesquería intervino señalando que no se aplica el Decreto Legislativo 1492, Decreto Legislativo que aprueba Disposiciones para la Reactivación, Continuidad y Eficiencia de las Operaciones Vinculadas a la Cadena Logística de Comercio Exterior porque la estructura tarifaria contempla el servicio a la nave y servicio a la carga sin desarrollo al respecto, por lo que, el puerto cobra en automático sin dar una lectura al contrato de transporte; en ese sentido, los mencionados servicios si bien son servicios que se prestan a la nave o a la carga, haría falta un acápite que señale que dichos cobros se realizan porque así lo establece el contrato de transporte.

En consecuencia, señaló que el pedido por parte de los usuarios recae en que se ajusten las tarifas a lo que establece el Decreto Legislativo 1492, no cambiando los servicios sino a quien se le factura dichos servicios a la nave o a la carga.

El señor Jorge Alberto Acevedo Noriega, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos, intervino señalando que la aplicación del cobro de la tarifa es entre privados, por lo que, es complicado determinar algún tipo de regulación para ello.

El señor Victor Arroyo señaló que existe una cláusula en el Contrato de Concesión que indica que el concesionario cobra la tarifa al usuario o a la nave dependiendo de lo que indique el conocimiento de embarque:

La Tarifa podrá ser cobrada a la Nave o al Usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

El señor Calderón señaló que independientemente del Decreto Legislativo 1492, las tarifas aprobadas no contemplan esta cláusula del contrato, es decir, legalmente existía, pero no se veía reflejado en el Reglamento de Tarifas.

Al respecto, la Dra. Angela Arrescurrenaga señaló que cuando se tenga una postura institucional será puesta en conocimiento de los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos.

2.2. Alcances acerca de la opinión del OSITRAN sobre la Propuesta de Adenda al Contrato de Concesión de APM Terminals Callao, referida al *“Mejoramiento y optimización de infraestructura y servicios portuarios en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao”*.

Siguiendo con los temas de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, dio el uso de la palabra a los funcionarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización para abordar el presente tema.

El ingeniero Luis Alvarez, Supervisor de Inversiones, inició la presentación señalando que el Contrato original del Terminal Norte Multipropósito está dividido en las siguientes etapas: obras iniciales (etapas 1 y 2) y obras en función de la demanda (etapas 3,4,5 y 6), de acuerdo al Apéndice 1 del anexo 9 del Contrato de Concesión.

Señaló que las obras comprendidas en las etapas 3,4 y 5 son las siguientes:

- Etapa 3: Construcción de 300 metros de muelle para contenedores y un patio de 12 hectáreas.
- Etapa 4: Construcción de 300 metros adicionales de muelle para contenedores y un patio de respaldo de 12 hectáreas más 3 grúas.
- Etapa 5: Construcción de 314 metros adicionales de muelle para contenedores y un patio de respaldo de 12 hectáreas más 3 grúas STS.

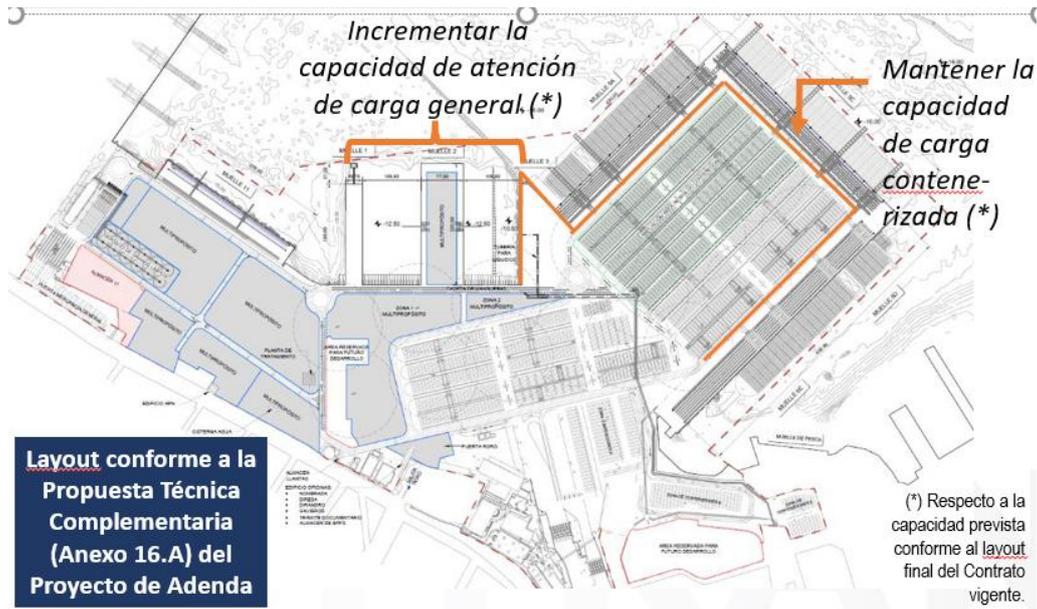
Asimismo, indicó que el Contrato vigente obedece a una demanda proyectada según el Plan Nacional de Desarrollo Portuario del año 2010 y puntualmente al Plan Maestro del Callao del mismo año, es así que que en ese año se estimaba que en el futuro el movimiento de carga a nivel mundial tendría la tendencia a convertirse en carga contenerizada, lo cual no resultó conforme a lo proyectado.

Señaló que tampoco se había previsto que la carga contenerizada sería transportada por naves cada vez más grandes, las cuales requieren muelles con mayor longitud y capacidad de soporte estructural y un canal de acoderamiento con mayor calado (mayor a 16 metros).

Por otro lado, indicó que debe tenerse en cuenta que el movimiento de hidrocarburos, aceites, alcohol y otros se viene incrementando año a año, así como la demanda de carga sólida a granel, carga rodante, carga de proyecto y carga fraccionada. Por ello, en resumen, el Plan Maestro del año 2010, a la fecha no refleja las necesidades reales del puerto, por lo que era necesario que sea actualizado.

En ese sentido, indicó que la problemática identificada fue abordada en el Plan Maestro del Terminal Portuario del Callao 2020, en el cual se propone un desarrollo alternativo que, según la APN, se ajusta mejor a la realidad del Puerto del Callao y del resto del Sistema Portuario Nacional. En este contexto, APM Terminals Callao formuló un proyecto de adenda que modificaría el layout a la culminación de las Obras en función a la demanda, con lo cual, según APMT, se lograría lo siguiente:

Imagen N° 1:



Asimismo, indicó que en esa línea, no se altera el normal funcionamiento de Muelle 11 de granos limpios, se potencian los muelles 1 y 2 para carga general con una ampliación de la capacidad de carga y se mantiene el Muelle 3A para cargas generales. El cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y el Plan Maestro del Callao son atribuciones exclusivas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Autoridad Portuaria Nacional.

Con relación a los aspectos contractuales preliminares vinculados al servicio estándar, señaló que, de acuerdo a la Cláusula 8.10 del Contrato vigente, el servicio estándar debe incluir:

- Todas las actividades operativas y administrativas necesarias para llevar a cabo el embarque o descarga.
- Permanencia de la carga en el almacén del terminal libre de pago.

En tal sentido, indicó que para la prestación de los servicios estándar, el concesionario cuente con: (i) los medios mecánicos independientes para carga fraccionada, y (ii) los medios mecánicos independientes para graneles y fertilizantes, en virtud de lo señalado en el anexo 3, sección II del Contrato de Concesión.

Con relación a las principales modificaciones contractuales vinculadas a las obras señaló que estas pueden ser divididas en 3:

- 1) Layout del Terminal Portuario: Mantiene y mejora la funcionalidad de los muelles de carga general 1, 2 y 3A y mantiene la ejecución con la incorporación del muelle para carga contenerizada.
- 2) Equipamiento portuario: Instalación de 8 nuevas grúas ship to shore, 24 grúas RTG, 48 terminal tracks, 48 trailers, entre otros. Asimismo, señaló que la Adenda contemplaba la reducción de algún equipamiento que el concesionario considera que ya no sería necesario; al respecto el OSITRAN solicitó a la APN la sustentación técnica de esa reducción.
- 3) Ampliación del almacenamiento para carga a granel limpio: Construcción de 12 nuevos silos.

Adicionalmente, señalo que el Terminal Norte Multipropósito del Callao tiene un área que ya no puede expandirse en tierra porque se encuentra limitada por la ciudad. El mencionado Terminal cuenta con un área total de 42.02 hectáreas terrestres y 40.8 hectáreas acuáticas. Del área terrestre solo 12.1 hectáreas son destinadas al almacenamiento de carga no contenerizada y casi la mitad de dicho almacenamiento es carga rodante.

Por otro lado, señaló que para las operaciones en los Muelles Espigón, la APN ha indicado lo siguiente:

- **Respecto al almacenaje de granos sucios distintos de fertilizantes:** No es técnicamente viable, no es compatible con las operaciones portuarias y presentaría riesgos en la seguridad del terminal portuario, dada las limitaciones de espacios y las características de este tipo de carga (cuyo almacenaje requiere amplias áreas).
- **Respecto al almacenaje de granos limpios:** No es técnicamente posible por aspectos ambientales, seguridad y eficiencia operacional, dado que incrementaría lo siguiente:
 - Unidades internas para trasladar la carga de nave a almacén
 - Unidades de los clientes
 - Congestión
 - Inseguridad en las operaciones

Asimismo, detalló algunas de las modificaciones de las Cláusulas del Contrato de Concesión con la propuesta de Adenda, entre las cuales se encuentran las siguientes:

Imágenes N° 2: Modificación de cláusulas del Contrato de Concesión

Incorporación	Modificación
<p>"1.23.75.A Obras a la Suscripción de la Adenda N° 1 Son las Obras comprendidas en la Etapa 3A, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9."</p>	<p>"1.23.53 Expediente Técnico Es el documento que contiene la información necesaria y suficiente para permitir la ejecución y supervisión de las Obras que deberá ser formulado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA de acuerdo a la Propuesta Técnica o Propuesta Técnica Complementaria y lo dispuesto en el presente Contrato de Concesión. Dicho documento deberá ser presentado a la APN para su aprobación y tiene carácter vinculante para la ejecución de las referidas Obras. Podrá ser presentado por Etapas."</p> <ul style="list-style-type: none"> • No hubo cambios respecto al proyecto de adenda anterior. • No se tiene observación sobre estas definiciones, ya que están vinculadas con la configuración de Obras del nuevo layout y están en línea con la Propuesta Técnica Complementaria
<p>Modificación "1.23.75 Obras El resultado de los trabajos de Construcción y/o Equipamiento Portuario correspondiente al Terminal Norte Multipropósito, que serán ejecutados o instalados por la SOCIEDAD CONCESIONARIA durante la vigencia de la Concesión. Comprende las Obras Iniciales, Obras a la Suscripción de la Adenda N° 1, Obras en Función a la Demanda y las correspondientes a las Inversiones Complementarias. Las Obras se ejecutarán por Etapas, sujetándose a las condiciones previstas en el Contrato de Concesión."</p>	
<p>Modificación "1.23.77 Obras en Función a la Demanda Son las Obras comprendidas en la Etapas 3B, 4A y 4B de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9."</p>	

Modificar la definición de "Inversión Referencial" contenida en la SECCIÓN I: ANTECEDENTES Y DEFINICIONES (Numeral 1.23.65)

"1.23.65 Inversión Referencial
Equivale al monto total de inversión referencial de las Etapas 1 a la 4B ascendente a **US\$ 1,103,062,395 (Un mil ciento tres millones sesenta y dos mil trescientos noventa y cinco Dólares de los Estados Unidos de América)**, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y expresado en dólares corrientes, distribuido por cada Etapa de acuerdo a lo siguiente:

Etapa	US\$ corrientes sin IGV
Etapa 1	206 239 641
Etapa 2	100 929 558
Etapa 3A	61,673,924
Etapa 3B	292,692,522
Etapa 4A	279,882,908
Etapa 4B	161,643,842
Total	1,103,062,395

- Se aprecia un incremento en el monto de la Inversión Referencial en USD 354 348 456, es decir, más de 47,32% de la Inversión Referencial considerada en la versión inicial del Contrato de Concesión
- Consideramos necesario que se verifique la concordancia de los montos de Inversión Referencial indicados tanto en el proyecto de adenda como en el Informe N° 2266-2021-MTC/19.02, debido a que los mismos presentan diferencias; debiendo realizarse el ajuste que corresponda a efectos que se refleje el monto correcto de la Inversión Referencial del proyecto.

Modificación del Apéndice 1 del Anexo 9



La propuesta de modificación del Anexo 9 considera la baja de una única megatolva (*hopper*) para granos. No obstante, la Propuesta Técnica Complementaria considera la baja de 2 *hoppers*.

Detalle	Propuesta de modificación del Apéndice 1 del Anexo 9	Propuesta de incorporación del Anexo 16.A
Número de megatolvas que serán dados de baja	1	2

Recomendación: Hacer los ajustes correspondientes a efectos de que no se presenten inconsistencias ni múltiples lecturas en cuanto al número de megatolvas (*hopper*) que serán dados de baja y devueltos según el Apéndice 1 del Anexo 9 y según el Anexo 16.A.

A continuación, el ingeniero David Chavez, Supervisor de Operaciones, hizo uso de la palabra para proseguir con la exposición, abordando los alcances de la propuesta de adenda relacionado a los niveles de servicio y productividad. En ese sentido, indicó que dichos niveles vinculados a los indicadores que el concesionario debe alcanzar están regulados en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

En esa línea, indicó que en la versión anterior del proyecto de Adenda se había planteado incorporar un Anexo 3A, dejando de lado el Anexo 3 vigente hasta la fecha, mediante el cual se proponía incorporar una nueva configuración de niveles de servicio y productividad, lo que, de acuerdo al análisis realizado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, podría ser un riesgo. Sin embargo, en la nueva versión del proyecto de Adenda presentado por el Concesionario ya no se incluía este Anexo 3A, con lo cual el riesgo identificado quedó eliminado.

Bajo ese contexto, señaló los cambios planteados por el Concesionario con relación al Anexo 3:

Imagen N° 3: **Cambios planteados con relación al Anexo 3**

Contrato vigente, Anexo 3: Niveles de Servicio y Productividad	Proyecto de Adenda, Anexo 3: Niveles de Servicio y Productividad
El Terminal Norte Multipropósito atenderá durante las 24 horas del día (incluido sábados, domingos y feriados).	El Terminal Norte Multipropósito atenderá durante las 24 horas del día (incluido sábados, domingos y feriados).
El cumplimiento de los indicadores que se establecen a continuación se verificará en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso.	El cumplimiento de los indicadores que se establecen a continuación se verificará en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso.
<p>Durante la ejecución de las Obras correspondientes a cada Etapa y hasta la suscripción del Acta de Recepción de las Obras correspondiente, no se exigirá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad indicados a continuación.</p> <p>(...)</p> <p>I. <u>Niveles de Servicio y Productividad de la Infraestructura Portuaria existente a partir de la fecha de Toma de Posesión</u></p> <p>(...)</p> <p>II. <u>Niveles de Servicio y Productividad correspondientes a cada Etapa:</u></p> <p>(...)</p>	<p>Durante la ejecución de las Obras correspondientes a cada Etapa y hasta la suscripción de la respectiva Acta de Recepción de las Obras correspondientes, no se exigirá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad, según corresponda, para lo cual la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá presentar el sustento respectivo para aprobación de la Autoridad Portuaria Nacional. La APN, luego de evaluar el sustento técnico presentado por la SOCIEDAD CONCESIONARIA, determinará, en caso corresponda, el nivel de servicio y productividad que se continuarán midiendo durante la ejecución de las Obras.</p> <p>I. <u>Niveles de Servicio y Productividad de la Infraestructura Portuaria existente a partir de la fecha de Toma de Posesión y/o futura Infraestructura Portuaria:</u></p> <p>(...)</p> <p>II. <u>Niveles de Servicio y Productividad correspondientes a cada Etapa:</u></p> <p>(...)</p> <p>Durante la ejecución de las Obras correspondientes a cada Etapa y hasta la suscripción del Acta de Recepción de las Obras de la Etapa correspondiente, no se exigirá a la SOCIEDAD CONCESIONARIA el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad indicados a continuación.</p> <p>(...)</p>

En ese sentido, precisó que en virtud de la evaluación realizada por la Jefatura de Contratos Portuarios se ha identificado lo siguiente:

- La modificación propuesta permite que los **NSP exigibles para la Infraestructura Portuaria existente a partir de la Toma de Posesión también sean exigibles en la futura Infraestructura Portuaria**, sin perjuicio de la exigencia de los NSP para cada Etapa.
- La modificación propuesta establece, además, la posibilidad de que la **APN apruebe cuáles serán los NSP que no se exigirán durante la ejecución de las Obras previo sustento del Concesionario**.

Indicó que los NSP pueden ser medidos en promedio trimestral o por operación individual, existiendo 10 indicadores en el Terminal Norte Multipropósito del Callao:

**Imagen N° 4:
Niveles de Servicio y Productividad**

Indicador	Promedio trimestral	Operación individual
Tiempo para el inicio de la descarga	✓	✓
Tiempo para el zarpe de la Nave	✓	✓
Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía	✓	x
Para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle	✓	x
Para carga rodante	✓	x
Con el uso de grúa móvil u otro para carga fraccionada	✓	x
Con el uso de grúa de nave para carga fraccionada	✓	x
Para carga sólida a granel en general	✓	x
Para carga sólida a granel fertilizantes	✓	x
Para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle	✓	✓

Finalmente, señaló que el Anexo 3 establece Niveles de Servicio y Productividad que se evalúan como promedio trimestral pero no por operación individual, y están asociados a los siguientes indicadores:

- “Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía”.
- Indicadores asociados a operaciones de embarque o descarga distintas de las operaciones con contenedores con grúas pórtico.

En ese sentido, señaló que como parte de la evaluación realizada por la Jefatura de Contratos Portuarios se recomendó evaluar la inclusión en el Anexo 3 del Contrato de Concesión de los correspondientes NSP con medición por operación individual, con su respectiva penalidad a ser tipificada en la Tabla N° 5 del Anexo 17 del Contrato de Concesión, dado que permitiría estandarizar los rendimientos mínimos de cada operación y permitir que el Usuario pueda exigir dicho rendimiento a fin de planificar adecuadamente su logística.

Concluida la presentación, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos para formular las preguntas que estimen pertinentes.

El señor Cristian Calderón Rodríguez intervino consultando (i) si como parte de la propuesta de Adenda algunos equipos tenían que pasar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a título oneroso; y (ii) si el servicio estándar en la infraestructura antigua iba a mantener los mismos niveles que aquel servicio estándar en la nueva infraestructura.

Al respecto, el señor Hanz Vilcapoma respondió indicando que según la propuesta de Adenda debían devolverse 2 grúas móviles por un procedimiento de baja por deducción, dado que el concesionario actualmente tiene 4 grúas móviles con las cuales brinda el servicio a la carga no contenerizada, 2 de ellas se utilizan en el Muelle de granos que trabaja con 2 mega tolvas. Asimismo, El concesionario iba a adquirir equipos absorbentes para realizar la carga continua, por lo cual, se proponía devolver las 2 grúas móviles que actualmente se utilizan en el Muelle 11 y un mega Hopper.

Asimismo, dio atención a la segunda consulta, indicando que con relación a los nuevos Muelles 1 y 2 que se van a construir y en el Muelle 3 que será modificado parcialmente (se mantiene al final de la etapa un amarradero) la APN indicó que en los amarraderos no se puede brindar el servicio estándar completo a la carga sólida a granel limpia por falta de espacio en el Puerto.

El señor Juan Carlos León Siles, representante de la Asociación de Exportadores, intervino consultando lo siguiente: (i) en la Adenda se estableció que los Muelles 1,2 y 3 no iban a tener capacidad para que circulen las grúas móviles, por lo cual se utilizarían las grúas de los buques (ii) no resulta razonable la propuesta de devolución de equipos, toda vez que quien gestionó el cambio del expediente técnico a los mega hoppers y grúas móviles fue el propio concesionario y; (iii) no existe claridad respecto a la descarga de buques de carga fraccionada o área de respaldo del Muelle a camión directamente, puesto que no se está planificando utilizar el área de despacho en la loza posterior.

Sobre la primera consulta planteada el señor Hanz Vilcapoma señaló que la APN indicó que el Muelle 1 nuevo es muy angosto por lo que sería difícil que pueda operar una grúa móvil, en el Muelle 2 si podría operar dicha grúa móvil sin mayor dificultad y en el Muelle 3 podría operar periódicamente dado que dicho Muelle es utilizado para naves más pequeñas. En ese sentido, el concesionario indicó que no habría inconveniente con que se devuelvan las 2 grúas móviles.

Con relación a la segunda pregunta señaló que en la propuesta técnica vigente se tenía considerado adquirir 2 grúas absorbentes y 4 grúas móviles, sin embargo hubo una modificación del expediente técnico aprobada por la autoridad portuaria, a través de la cual no se utilizarían las grúas absorbentes y en su lugar se utilizarían las grúas móviles.

Y, con relación a la tercera pregunta indicó que en el Anexo 4 del Contrato de Concesión vigente se detalla cuales son los Muelles Multipropósitos, mencionando como parte de ellos el Muelle 11, el amarradero D del Muelle 5, el cabezo del Muelle 5 y el Muelle 7 (de líquidos).

El señor Roberto Emilio De la Tore Aguayo, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías, intervino consultando si el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la APN compartía la opinión del OSITRAN respecto a realizar la medición de los niveles de servicio y productividad de manera individual y no trimestral.

Sobre ello, el señor Hanz Vilcapoma indicó que al día siguiente de la emisión de la opinión del OSITRAN, el concesionario retiró su propuesta de Adenda, por lo que no hubo pronunciamiento al respecto.

El señor Calderón consultó si el Muelle 5 D y el cabezo de muelle 5 al ser Muelles Multipropósito pueden ser utilizados por una nave que necesita atención y en caso el concesionario le indique que está reservado para contenedores, el armador de la nave puede quejarse por ello.

Al respecto, el señor Hanz Vilcapoma precisó que ello está establecido en el Contrato de Concesión, sin embargo, es competencia de la Autoridad Portuaria Nacional definir el tipo de carga que se puede atender.

III. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión extraordinaria virtual, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon acuerdos.

IV. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión extraordinaria virtual, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon pedidos.

Siendo las 13:10 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria Virtual N° 71 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

Cristian Calderón Rodríguez
SOCIEDAD NACIONAL DE PESQUERÍA - SNP

Orlando Gonzalo Ganoza Price SOCIEDAD
NACIONAL DE INDUSTRIAS – SNI

Eleodoro Lastra Gomero, Asociación
AUTOMOTRIZ DEL PERÚ – AAP

Geovani Diez Villegas
GREMIO DE TRANSPORTES Y LOGÍSTICA DEL
PERÚ & AMÉRICA – GTL PERU & AMERICA

Jorge Alberto Acevedo Noriega
ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES
MARÍTIMOS – APAM

Hermelinda Yrma Aquije
Hernández de Ticona
UNIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS
DUEÑOS DE CAMIONES DEL PERÚ – UNT

Juan Carlos León Siles
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES –
ADEX

Roberto Emilio De la Torre Aguayo
CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL
SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS –
CONUDFI