

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA N° 86
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del jueves 7 de noviembre de 2024, en la Sede Central del OSITRAN, sito en Calle Los Negocios 182, Surquillo; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN y modificatorias, se inició la Sesión Ordinaria N° 86 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Verónica Zambrano Copello, Presidente del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Ejecutiva de la Jefatura de Atención al Usuario Final.
- Danna Rojas Regalado, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de usuarios.
- Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Hanz Vilcapoma Virrueta, Analista de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Por parte del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, asistieron los señores:

1. Carlos Alberto Molino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú.
2. Víctor Miro Zenteno González, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC.
3. Lucía Rodríguez Zunino, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
4. Julio Chalco Grimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT PERÚ.
5. Pablo Santos Curo, representante alterno del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
6. Gerardo Noguero Colmenares, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM.
7. Cinthya Vanessa Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCAMARAS.
8. Silvia Lorena Hooker Ortega, representante de la Sociedad Nacional de Industrias.
9. Nicky Corrochano Chichizola, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.
10. Eleodoro Lastra Gomero, representante de Asociación Automotriz del Perú.

Por otro lado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores, los señores:

- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.
- Roberto Cabanillas, Analista de Regulación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.
- Danna Rojas Regalado, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario del OSITRAN.
- Javier Vidal Saija, Director de Operaciones de APM Terminals Callao.
- Agustín Granadino, Gerente de Carga General de APM Terminals Callao.
- Carlos Camino, Supervisor de Operaciones de APM Terminals Callao.

Aunado a ello, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participó en calidad de invitado, el señor:

- Alberto Lei Santa Gadea, representante alterno de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT.

La sesión inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente 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 inició la Sesión Ordinaria N° 86 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Propuesta de Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad en el Terminal Portuario General San Martín – Pisco para el periodo 2025-2030.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra al señor Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN, para dar inicio a la presentación del primer tema de agenda.

Así, el señor Ricardo Quesada indicó que la Propuesta del Factor de Productividad en el Terminal Portuario General San Martín – Pisco (TPGSM) para el periodo 2025-2030, es el primer factor de productividad que se va a fijar a esta Entidad Prestadora, toda vez que, durante los primeros años la tarifa actual únicamente se ha venido reajustando por la inflación. También señaló que cada periodo regulatorio consta de 5 años.

El proceso tarifario es participativo y se inicia con la propuesta que presenta la entidad prestadora, posteriormente el OSITRAN evalúa la propuesta y publicita su propuesta tarifaria para comentarios.

A continuación, el señor Roberto Cabanillas, Analista de Regulación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN señaló que la aplicación de esta propuesta tarifaria servirá para la actualización de tarifas de servicios regulados que entra en vigencia el 17 de enero de 2025 hasta el 16 de enero de 2030.

2.1.1. Características generales

El señor Cabanillas señaló que el Terminal Portuario General San Martín – Pisco es multipropósito, concesionado a la empresa Terminal Portuario de Paracas S.A., por un periodo de 30 años, hasta el 2044. Es una concesión autosostenible, brownfield y mono operador.

Asimismo, señaló que a setiembre de 2024, el monto de inversión ascendió a 184.5 millones de dólares, que representa 74 % de la inversión inicial, incluido IGV.

Es un terminal que principalmente tiene movimiento de carga a granel sólido, con productos como chatarra ferrosa, sal, maíz; y movimiento de carga fraccionada, con productos como barras de acero, palanquillas.

Indicó que la participación del Terminal en contenedores es baja, básicamente con productos agropecuarios, como cebolla, uva, entre otros.

Respecto a los ingresos y utilidad del concesionario, señaló que durante el 2015 hasta el 2020 se tuvo ingresos de alrededor de 12 millones de dólares, los cuales se han incrementado entre el 2021 y el 2023 debido a la modernización del Terminal que permite que las operaciones sean más eficientes y, a su vez, tener mayor demanda.

2.1.2. Marco Contractual

Al respecto, señaló que la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión dispone que:

“A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación de la totalidad de las Obras correspondientes a la Etapa 1, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio “RPI-X”, establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN tanto para los Servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.

La entrega de la totalidad de obras de la Etapa 1 A, ocurrió el 17 de enero de 2020 y por ende, la revisión tarifaria debería entrar en vigencia el 17 de enero de 2025.

Las siguientes revisiones tarifarias se realizarán cada 5 años, ciñéndose al Reglamento de Tarifas del OSITRAN (en adelante, RETA).

2.1.3. Condiciones de competencia

El señor Cabanillas señaló que conforme al Anexo II del RETA, en cada procedimiento de revisión tarifaria deben analizarse las condiciones de competencia de los servicios regulados, de modo tal que se determine si deben continuar siendo regulados. Por ello, luego de verificar que los servicios regulados del TPGSM no se brindan en condiciones de competencia, mediante Resolución de Presidencia N° 0030-2024-PD-OSITRAN del 27 de mayo de 2024 se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio del TPGSM.

Sin embargo, el Concesionario considera que existirían indicios de condiciones de competencia en los siguientes servicios:

Imagen N° 1
Condiciones de competencia según el concesionario

Servicio regulado	Argumentos de PdP	Respuesta del Regulador
Servicio Estándar a la Nave portacontenedores	➤ El mercado geográfico relevante está constituido por el TPGSM, los terminales portuarios del Callao (TMN y TMS) y próximamente el TP Chancay.	➤ Las naves portacontenedores que recalcan en el TPGSM lo hacen para recoger la carga contenedorizada de las empresas ubicadas en sus alrededores, quienes a su vez difícilmente lo reemplazarían puesto que si lo hicieran se incrementaría el costo de transporte terrestre; adicionalmente, tanto el TMS como el TNM vienen siendo utilizados por las naves portacontenedores de manera complementaria al TPGSM y se espera una similar situación para el TPMCH.
Servicio Estándar a la Carga sólida a granel	➤ Actualmente no es concluyente la existencia de una sustitución entre los puertos del Callao y el TPGSM, pero la posible dinámica competitiva entre los puertos del Callao y el Puerto de Chancay podría tener algún impacto en la demanda del servicio en el TPGSM. ➤ El mercado geográfico del servicio estaría circunscrito por las regiones de Ica, Lima, Junín, Huancavelica y Ayacucho.	➤ El ámbito geográfico del mercado relevante debe continuar siendo únicamente al mencionado TPGSM porque los principales clientes de carga sólida a granel tienen instalaciones y/o plantas de producción ubicados en la provincia de Pisco, cerca de dicho terminal portuario. Por lo que no se espera que dejen de utilizar el TPGSM y lo reemplacen por el TPC o el TPMCH.

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Por lo tanto, se ratifica lo señalado por este Regulador en el Informe Conjunto de Inicio que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 0030-2024-PD-OSITRAN.

2.1.4. Procedimiento de revisión tarifaria

Al respecto, el señor Cabanillas precisó que el 27 de mayo de 2024 se aprobó el informe conjunto de inicio del procedimiento de revisión tarifaria.

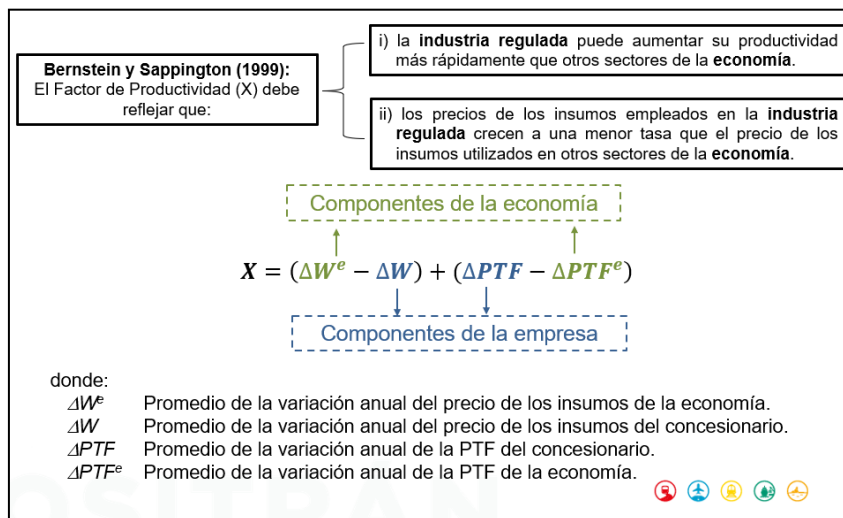
El 31 de mayo el concesionario presentó su propuesta tarifaria; el 15 de octubre de 2024 se aprueba la propuesta tarifaria del Regulador y se ha dispuesto su publicación para comentarios de los interesados.

Finalmente, el 17 de octubre de 2024 se ha publicado en el Diario Oficial El Peruano, así como en el Portal Web del OSITRAN.

2.1.5. Procedimiento de revisión tarifaria

Al respecto, señaló que la metodología utilizada es la de Bernstein y Sappington de 1999, que tiene componentes de la economía y de la empresa y se basa en calcular los promedios de las variaciones anuales de precios de insumos tanto de economía como del concesionario, y el promedio de la variación anual de la productividad total de factores de la economía y del concesionario.

Imagen N° 2
Metodología



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Posteriormente, mostró las similitudes y diferencias entre el OSITRAN y el concesionario:

Imagen N° 3
Metodología

	Ositrán		Propuesta PdP
	Propuesta	Sustento	
P e r i o d o a n u a l d e i n f o r m a c i o n	Información histórica anual del periodo 2015 – 2023.	A diferencia a lo anunciado en el Informe Conjunto de Inicio, no se considera 2014, dado que, al evaluar una extrapolación a fin de completar dicho año (año proforma), los resultados obtenidos no guardan consistencia con lo observado en el resto de los años de la Concesión.	<i>Coincide con Propuesta de Ositrán. El Concesionario argumenta que la construcción de un año proforma 2014 podría introducir sesgos.</i>
E c o n o m í a	Fuente de información utilizada: <i>The Conference Board</i> .	Entidad que estima la PTF de la economía peruana.	<i>Coincide con propuesta de Ositrán, sin embargo, la serie considerada por el Concesionario no corresponde a la más reciente actualización publicada por TCB.</i>
I n s u m o P r i n c i p a l E l e m e n t o d e c o s t o	Se consideran insumos de economía: trabajo y capital.	El trabajo y el capital son los principales insumos de la economía.	<i>Coincide con propuesta de Ositrán</i>
	Insumo mano de obra	Se considera el ingreso promedio por hora tanto de ocupación principal y secundaria, como trabajadores remunerados y no remunerados como indicador completo de la retribución al insumo de mano de obra en la economía peruana.	<i>El Concesionario propone que solamente sea considerada la ocupación principal de los trabajadores y también deja de lado a los trabajadores no remunerados.</i>

	Ositrán		Propuesta PdP
	Propuesta	Sustento	
P R O D U C T O	Construcción de años proforma (2017 y 2019) por la prestación efectiva de nuevos servicios especiales.	Con el fin de hacer comparable la información de dos años consecutivos.	<i>El Concesionario no considera años proforma ni realiza algún ajuste por demanda nula.</i>
	Aplicación de ajuste de precio implícito por discontinuidad en la demanda de servicios estándar y especiales (2015, 2016, 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022)	La existencia de demanda nula en parte de la serie de ingresos y cantidades vendidas genera distorsiones al cálculo del índice de producto, dado que no capturan el efecto de las cantidades vendidas en el año previo o posterior al año en el que se registra la demanda nula.	
M A N O B R A D E	Se consideran categorías laborales: (i) Personal en nómina (operativa y administrativa) y (ii) Personal variable (estibadores).	Se considera la clasificación que posee el Concesionario, dada la imposibilidad de sus sistemas de información para obtener las categorías (i) Personal estable (funcionarios y empleados) y (ii) Personal eventual.	<i>Coincide con propuesta de Ositrán.</i>
	Se excluyen gastos relacionados a indemnizaciones al personal, recreación y agasajo, y aguinaldo-canasta navideña.	Gastos no se encuentran directamente relacionados con la provisión de los servicios en el TPGSM.	<i>El Concesionario señala que no considera bonos, viajes y eventos. Sin embargo, de la revisión de sus estimaciones no se identifica ninguna exclusión de gasto de personal.</i>

	Ositrán		Propuesta PdP
	Propuesta	Sustento	
M A T E R I A L E S	Se excluyen gastos relacionados a Retribución al Estado, Aporte por Regulación, tributos, multas, penalidades, sobranes, comisiones, gastos bancarios, intereses, responsabilidad social, donaciones, suscripciones a publicaciones, periódicos y/o revistas, cuentas incobrables y costos de enajenación y Asesoría_MEIA.	Gastos no se encuentran directamente relacionados con la provisión de los servicios en el TPGSM.	<i>El Concesionario excluye principalmente gastos relacionados al Aporte por Regulación, Retribución al Estado, Impuesto predial, Gastos de representación y Suscripción a instituciones.</i>
	Se considera la categoría de Gasto efectivo por arrendamiento – NIIF 16.	A partir de la aplicación de la NIIF 16, el tratamiento contable del gasto de arrendamiento es reemplazado por el concepto de amortizaciones más intereses; sin embargo, en el cálculo del factor de productividad se incorporan gastos efectivamente pagados por la empresa para la provisión de servicios.	<i>El Concesionario no considera dicha categoría en ningún insumo.</i>
	Se incluye como gasto de materiales a las inversiones relacionadas a <i>software</i> y licencias	De acuerdo con los Estados Financieros Auditados, los activos intangibles relacionados con el <i>software</i> y licencias cuentan con una vida útil de un (1) año. Esta particularidad de los activos intangibles converge con la definición de un producto intermedio, el cual representa un bien proporcionado por parte de terceros y utilizado por completo durante el mismo año.	<i>El Concesionario considera a dicha categorías como parte del Capital (activo intangible).</i>

	Ositrán		Propuesta PdP
	Propuesta	Sustento	
CAPITAL	Se considera información sobre inversiones, depreciación y ajustes contables para estimar el stock de capital.	Insumos vinculados directamente con la prestación de servicios. Fuentes de información: -Activos fijos: EEEF Auditados de PdP. -Activos intangibles (Etapas 1, 2, 3 y 4 e inversiones complementarias): Informes de liquidación y expedientes técnicos aprobados por la APN.	Coincide parcialmente con propuesta del Ositrán. La información de los activos fijos e intangibles es obtenida de los EEEF de PdP.
	Sobre los ajustes contables, no se consideran aquellos relacionados a transferencias.	A fin de no duplicar el valor de una misma inversión, en tanto todos los activos que fueron recibidos por la APN son incluidos en la categoría de activos intangibles desde su recepción.	Considera a las transferencias como parte de ajustes contables.
	Se considera la depreciación económica bajo el método lineal.	Con el objetivo de reflejar el flujo de servicios provistos por los bienes de capital durante su vida útil.	Considera depreciación contable.
	Se utiliza el Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME) y el Índice de Precios de Materiales de Construcción (IPMC), ajustados por tipo de cambio, como deflactor del stock de capital.	A fin de reflejar la naturaleza de los activos que utiliza la empresa para la provisión de servicios.	El Concesionario propone utilizar para todos los activos el Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME) ajustado por tipo de cambio.
	La tasa impositiva empleada en el precio de capital no considera la tasa de participación de los trabajadores.	A partir del 2011, la NIC 19 define a dicho concepto como parte de los gastos de personal en el Estado de Ganancias y Pérdidas.	La tasa impositiva empleada por el Concesionario considera la tasa de participación de los trabajadores.
FACTOREC CIÓN	Ositrán		Propuesta PdP
	Propuesta	Sustento	
	No corresponde	Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión establece el reajuste mediante el mecanismo "RPI-X", sin considerar algún ajuste por calidad en el factor de productividad.	(Calidad de servicio – Factor Q)

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Finalmente, mostró los resultados comparativos entre lo que ha propuesto el concesionario versus lo que está proponiendo el OSITRAN. Así, precisó que el concesionario propuso un factor de -5.46%, que sumado al factor de corrección por calidad da un total de -10.43% y el OSITRAN un factor de -4.06%.

Imagen N° 4 **Resultados**

	PdP	Ositrán
Diferencia en el Crecimiento en Precios Insumos con la Economía		
Crecimiento en Precios Insumos Economía We	2,04%	1,99%
Crecimiento en Precios Insumos Empresa W	-4,82%	-4,28%
Diferencia	6,86%	6,27%
Diferencia en el Crecimiento en la PTF con la Economía		
Crecimiento en la PTF de la Empresa T	-13,41%	-11,41%
Crecimiento en la PTF de la Economía Te	-1,09%	-1,08%
Diferencia	-12,32%	-10,33%
Factor X	-5,46%	-4,06%
Factor de corrección por calidad (Factor Q)	4,97%	
Factor de Productividad Corregido por Calidad de Servicio (Factor X-Factor Q)	-10,43%	

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Respecto a la aplicación y las canastas, señaló que la cláusula 8.25 del Contrato de concesión establece que el ajuste de tarifas máximas debe realizarse de RPI-X. El OSITRAN ha propuesto 4 canastas de tarifas reguladas: canasta de servicios en función a la nave, canasta de servicios en función a la carga contenedorizada, canasta de servicios en función a la carga no contenedorizada y canasta de servicio al pasajero.

2.1.6. Conclusiones

- Luego de verificar que los servicios regulados del TPGSM no se brindaban en condiciones de competencia, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0030-2024-PD-OSITRAN se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio.
- El régimen de regulación tarifaria se aplica a los Servicios Regulados del TPGSM mediante el mecanismo de RPI-X, para lo cual se propone un X igual a -4,06%, para el periodo comprendido entre el 17 de enero de 2025 y el 16 de enero de 2030.
- La aplicación del factor de productividad se efectuará sobre cuatro canastas de servicios regulados. El promedio ponderado de la variación de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios no podrá superar anualmente el porcentaje que resulta del RPI-X.

2.1.7. Cronograma

Finalmente, señaló que se encuentran en la etapa de recepción de comentarios hasta el 19 de noviembre de 2024, los cuales pueden ser enviados por la mesa de partes del OSITRAN, así como al email: info@ositrans.gob.pe, indicando que la audiencia pública por este tema se realizará el 12 de noviembre de 2024.

2.2. Casuística y problemática identificada en APM Terminals Callao S. A. referida a:

- **Presunta deficiencia en la gestión de control y verificación para el ingreso de las unidades vehiculares por inconsistencias en el sistema MOST y ONGAR.**
- **Necesidad de la extensión del uso de las horas de área operativa, ante escenarios de saturación o mantenimiento.**
- **Dificultad en la comunicación con personal de Operaciones de APMTTC que pueda tomar decisiones inmediatamente las 24 horas.**
- **Falta de servicios higiénicos en lugares fijos con instalaciones de agua y desagüe, toda vez que los servicios higiénicos portátiles no mantienen condiciones de limpieza adecuadas.**

Continuando con el segundo tema de agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra a la señora Danna Rojas Regalado, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario, quien dará el marco general de la problemática reportada.

Así, la señora Rojas inició la presentación señalando que la casuística reportada ha sido recibida principalmente de los representantes de los gremios Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT PERÚ y de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC.

- **Presunta deficiencia en la gestión de control y verificación para el ingreso de las unidades vehiculares por inconsistencias en el sistema MOST y ONGAR.**

Señaló que estos problemas están vinculados con la presunta deficiencia que existiría en la gestión del control y verificación de los camiones en el ingreso de las unidades de transporte al Terminal Norte Multipropósito del Callao, toda vez que existirían inconsistencias en la información registrada en los sistemas de la Concesionaria (sistema Most y sistema ONGAR), lo que repercute en un retraso en el ingreso de las unidades de transporte.

Luego de ello, presentó 2 casos particulares:

1. Falta de registro en el sistema MOST. -

En diciembre de 2023, un usuario registró a su unidad vehicular con placa N° B8D-873 en los sistemas de APM Terminals Callao S.A. para el desarrollo de operaciones de descarga de la nave North Island.

Posteriormente, cuando dicha unidad pretendió ingresar al puerto, la placa vehicular N° B8D-873 no aparecía registrada en los sistemas de APM Terminals Callao S.A.

2. Falta de actualización de documentos de relevancia. -

En enero de 2024, un usuario actualizó la revisión técnica de su unidad vehicular con placa N° A3S918 en los sistemas de APM Terminals Callao S.A. para el desarrollo de operaciones. Posteriormente, se reporta a la agencia TLI que la unidad A3S918 es retirada del puerto porque no estaba asignada al D.O. con el cual se homologó en los sistemas de APM Terminals Callao S.A.

Así, precisó que las molestias de los usuarios recaen en que se retrasan sus operaciones, toda vez que, aunado a los problemas antes señalados, no habría personal disponible en el Terminal Portuario para solucionar este tipo de problemas de manera rápida.

- **Necesidad de la extensión del uso de las horas de área operativa, ante escenarios de saturación o mantenimiento.**

La señora Rojas señaló que otro de los problemas que se presentan está referido a la necesidad de la extensión del uso de las horas de área operativa ante escenarios de saturación o mantenimiento del TNMC y que sean de presunta responsabilidad de la concesionaria.

Los usuarios han manifestado que cuando se realiza el mantenimiento de la infraestructura o el equipamiento del terminal, la operación de descarga de las naves no se paraliza, es decir la mercancía sigue siendo colocada en piso para ser retirada, lo que afecta la logística que tiene preparada la empresa de transportes y retrasa el retiro de la mercadería del terminal portuario, lo que desencadena en la generación de sobrecostos por uso de área operativa que ellos no pueden asumir.

Ante ello, señaló que los representantes de los gremios han solicitado a la Gerencia de Atención al Usuario que se consulte a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, cuáles son los turnos de supervisión in situ que serían implementados en el Terminal Norte y si sería factible que el OSITRAN pueda acceder a las cámaras de video vigilancia para constatar estos escenarios de saturación o mantenimiento en el citado terminal.

Al respecto, indicó que la Jefatura de Contratos Portuarios informó que a la actualidad cuenta con supervisión in situ en las tres (3) jornadas laborales dispuestas en el Reglamento de Operaciones de APM Terminals Callao S.A., siendo que para algún reporte deberán comunicarse al celular 949219318. Asimismo, informaron que se está evaluando (i) implementar una plataforma que permita el seguimiento de las unidades vehiculares que ingresan a la citada infraestructura, recibiendo información de los dispositivos GPS de dichas unidades, desde su ingreso hasta su salida, y (ii) acceder a las cámaras de video vigilancia previa opinión técnica de la APN.

- **Dificultad en la comunicación con personal de Operaciones de APMTC que pueda tomar decisiones inmediatamente las 24 horas.**

La señora Rojas comentó que ante los problemas de coordinación de los usuarios con la concesionaria, los usuarios solicitaron que se evalúe la factibilidad de disponer de contactos especializados según el tipo de carga que se maneja para que los 365 días del año se puedan efectuar coordinaciones que faciliten la solución de la problemática que se presenta en el Terminal Portuario.

- **Falta de servicios higiénicos en lugares fijos con instalaciones de agua y desagüe, toda vez que los servicios higiénicos portátiles no mantienen condiciones de limpieza adecuadas.**

Como último tema, señaló que ante la preocupación de la falta de servicios higiénicos en lugares fijos con instalaciones de agua y desagüe, la Gerencia de Atención al Usuario solicitó información a la concesionaria con la finalidad que indiquen cuántos servicios higiénicos estarían implementados en el área operativa del Terminal Norte, así como si tendrían previsto la ejecución de alguna obra a futuro referida con la construcción de servicios higiénicos con instalaciones de agua y desagüe, destinados al personal de las empresas de carga.

Al respecto, indicó que la concesionaria ha informado que en la actualidad cuenta con 13 baños portátiles y 8 fijos en contenedores ubicados en la zona operativa del TNMC. Asimismo, APM Terminals Callao S.A. precisó que a la actualidad no tiene previsto realizar ninguna obra que implique la construcción de servicios higiénicos fijos, con instalaciones de agua y desagüe destinados al uso de personal de las empresas de transporte de carga pesada que realice sus actividades en el TNMC.

Sin perjuicio de ello, la Gerencia de Atención al Usuario solicitó a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) que en el supuesto que, APM Terminals Callao S.A. presente una propuesta que contemple la construcción de servicios higiénicos en la zona operativa del TNMC, sea considerado el requerimiento formulado por los gremios de transporte, en el marco de la aprobación del Expediente Técnico de obra, acorde con lo establecido en el numeral 1.23.53 de la cláusula 1.23 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Callao.

Concluida la presentación, el señor Julio Chalco Grimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT PERÚ intervino señalando que estos problemas no son nuevos, sin embargo, lamentablemente no se ha obtenido una solución por parte de la concesionaria. Asimismo, consultó qué soluciones se han previsto respecto al sistema Most y requirió a APMT un canal directo para solucionar todos los problemas que se presentan en el Terminal Portuario.

Posteriormente, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió la palabra a los representantes de APM Terminals Callao. Así el señor Javier Vidal Saija, Director de Operaciones de APM Terminals Callao intervino señalando que existen casos aislados y solicitó que los casos que se expongan sean aquellos que se puedan identificar, casos específicos y no generales.

El señor Agustín Granadino, Gerente de carga general de APM Terminals Callao intervino indicando que no todos los problemas son atribuibles al Terminal Portuario, asimismo precisó que frente a los problemas que se presentan sobre el sistema MOST, en algunos casos no hay DO o en otros casos los choferes cambiaron de empresa en la que trabajaban, no siendo debidamente acreditados por la empresa nueva, así como también se presentan muchos casos de intento de ingreso indebido (un camión o un chofer no está afiliado a un delivery order o utiliza un delivery order que ya no está).

El señor Chalco precisó que los casos no son aislados sino reiterativos, los cuales se acreditan debidamente con todos los documentos y que las agencias de aduanas también tienen estos problemas. Asimismo, precisó que cada caso genera un monto alto de lucro cesante y pérdidas monetarias.

Aunado a ello, solicitó un canal directo para atender a los usuarios, con la finalidad de resolver de manera rápida los problemas que se presenten.

La señora Rojas aclaró que en el Centro de Orientación ubicado en el Terminal Norte recibe bastante casuística referida al tema, la cual se gestiona directamente con el área de experiencia de atención al cliente, por lo que hizo énfasis en que no se trata de casos aislados.

El señor Vidal insistió señalando que, si existen casos, sin embargo, estos no representan ni el 0.5 % de la operación; asimismo, indicó que APMT está pendiente de la atención de sus clientes, siendo responsables de la carga que se encuentra en el Terminal, motivo por el cual colocan los controles debidos para asegurar que esa carga sea entregada al importador que le corresponde.

Aunado a ello, indicó que el panorama y los frentes en el Terminal Norte son tantos, que hay que atenderlos todos: lado mar, lado tierra, lado puerta; sin embargo, podrían llevarse a cabo reuniones mensuales con los gremios de transportistas o agentes de aduanas para abordar los casos que se presenten.

El señor Víctor Miro Zenteno González, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC intervino señalando que se había requerido con anterioridad a APMT que se genere un sistema de gestión de accesos al antepuerto para agilizar el ingreso. Asimismo, precisó que el 0.5% al que hacen mención probablemente no es correctamente medido, toda vez que no se tiene constancia de los problemas que ocurren, ya que no hay forma de acreditar el tiempo que estuvieron esperando los camiones para ingresar, por lo que probablemente el porcentaje de casos es mayor.

El señor Julio Chalco, indicó que resulta importante que el sistema MOST rechace a un transportista que no esté asignado, no obstante, la preocupación radica en que la información no se mantiene en el sistema, para ello puso un ejemplo: un día la placa del conductor está homologada y trabaja en el BL1, sin embargo al siguiente día en el BL2 no aparece el chofer con la placa homologada. Asimismo, indicó que se ha requerido a APMT tener una reunión con el personal de Tecnologías de la Información para comprender a detalle la problemática del sistema.

En ese sentido, el señor Chalco requirió lo siguiente: (i) llevar a cabo una reunión con personal de Tecnologías de la Información de APMT para encontrar una solución frente al sistema MOST; (ii) contar con un canal directo de atención por parte del personal de APMT que pueda brindar soluciones de manera inmediata y guiar a los choferes sobre las acciones que deben tomar cuando no pueden ingresar al Puerto.

El señor Zenteno solicitó que la entrada del camión al Antepuerto quede registrada.

La Dra. Arrescurrenaga consultó si la concesionaria realiza auditorías al sistema para encontrar mejoras y palear o mitigar los inconvenientes con el sistema; así también consultó si APMT puede contar con un canal de atención las 24 horas para los usuarios y solucionar los inconvenientes que puedan darse en el Terminal Portuario.

El señor Granadino señaló que realizan actualizaciones de manera permanente, así como mantenimientos a los sistemas para proteger la información y evitar los ciberataques. También comentó que no se realizará un cambio de sistema, sino que se implementará la nueva versión en

el tercer trimestre del 2025, creando interfases con mayor facilidad, simplificando los procesos; y que el área de TI realiza las auditorías constantes al sistema.

La Dra. Arrescurrenaga hizo hincapié en que los casos serán consolidados por la Gerencia de Atención al Usuario para ser trasladados a APMT, los cuales pueden ser abordados en una reunión mensual entre los gremios de transportistas y la concesionaria, como fue planteada por APMT.

El señor Eleodoro Lastra Gomero, representante de Asociación Automotriz del Perú intervino indicando que hay un sistema de mejora continua que no está siendo alimentada por los usuarios con la data, por lo que sugirió que APMT designe un equipo para ver los casos que se presentan y encontrar soluciones.

El señor Carlos Alberto Molfino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú intervino señalando que a las agencias de aduanas se les asigna una clave y un usuario para la extranet, sin embargo, esto resulta escaso para la cantidad de personas que trabajan en las agencias de aduanas, por lo que consultó si es posible que se les asigne una clave principal para habilitar las cosas principales y varias claves secundarias para los accesos al personal, lo cual permitirá tener mayor seguridad.

El señor Granadino indicó que efectivamente se asigna una clave al agente de aduanas, quien a su vez debe tener sus protocolos de seguridad, no asignándole la clave a muchas personas para que exista un mayor control.

Asimismo, el señor Molfino, solicitó que se evalúe los casos de suspensión de agentes de aduanas, toda vez que a la fecha hay un agente de aduana suspendido hace 4 meses, por causas no atribuibles a él. Los representantes de APMT indicaron que revisarán el caso para encontrar una solución.

El señor Hanz Vilcapoma Virrueta, Analista de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización intervino indicando que en el Terminal Norte Multipropósito hay 2 antepuertos: de carga general y de contenedores, el antepuerto de contenedores tiene un control previo, antes de ingresar, sin embargo, el antepuerto de carga general no tiene ese control previo, por lo que consultó por qué existe esa distinción entre ambos antepuertos.

Al respecto, el señor Vidal explicó que la construcción del antepuerto de contenedores formó parte de la etapa 1 y etapa 2 de acuerdo al contrato de concesión y formó parte del diseño previsto, sin embargo, en el antepuerto de carga general, si bien se han hecho mejoras en la puerta, es una infraestructura heredada así, y su mejora está programada para la etapa 3B.

El señor Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, intervino consultando si las mejoras en el sistema MOST, previstas para el tercer trimestre del 2025, se realizarán como parte del plan de conservación o como una obra de mejora del MOST actual, es decir por expediente técnico.

Sobre ello, indicaron que no cuentan con dicha información y que la consulta será trasladada al señor Manuel Galup, a efectos que se brinde la respuesta correspondiente.

El señor Chalco intervino señalando que, durante los mantenimientos de los sistemas, se debería extender el uso de área por las horas del mantenimiento, toda vez que los sistemas se detienen, pero no las descargas de las naves.

Por otro lado, señaló que en la actualidad se espera que se descargue toda la mercadería para que las unidades de transporte ingresen a retirarla, lo cual genera congestión, especialmente en los bolsones, alambrón y otros materiales. En ese sentido, consultó si se podrá retirar la mercadería parcialmente.

Al respecto, el señor Granadino indicó que los mantenimientos los realizan causando el menor impacto, asimismo, precisó que solo 1 mantenimiento ha durado 8 horas, los demás duran entre 3 a 4 horas aproximadamente. APMT otorga 2 horas adicionales a lo impactado por la paralización del mantenimiento.

El señor Vidal precisó que no se espera a que los buques descarguen en su totalidad, sino que los transportistas pueden ir ingresando para retirar su mercadería.

La Dra. Angela Arrescurrenaga señaló que se propondrá tener las reuniones mensuales entre APMT y los usuarios para abordar los casos que se presenten, siempre que se acredite con evidencia y agradeció a los representantes de APMT por su participación en la presente sesión.

Asimismo, la Dra. Arrescurrenaga señaló que se está tomando como uno de los pedidos de los miembros del presente Consejo de Usuarios solicitar a la Autoridad Portuaria Nacional que el sistema MOST sea regulado.

La señora Cinthya Vanessa Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCAMARAS indicó que sería bueno requerir a APMT los reportes del tiempo que se demoran los camiones estando dentro del Terminal, todas vez que debería demorarse 30 minutos, sin embargo la realidad es que un camión puede estar dentro 4 horas, lo cual debería ser sancionable por el OSITRAN.

El señor Carlos Aliaga indicó que ello se evalúa en el promedio trimestral, este tiempo se mide desde que se coloca la carga en el camión, por metodología, cuya sanción por no cumplir está establecida en el contrato de concesión por trimestre, asimismo precisó que ahora se cuenta con un parámetro normativo.

El señor Aliaga también indicó que tanto la primera como segunda instancia para aplicar sanciones es APMT, motivo por el cual se debería solicitar a la Autoridad Portuaria Nacional el cambio correspondiente.

La señora Danna Rojas, indicó que se ha informado a la Autoridad Portuaria Nacional en 2 oportunidades que sería ideal que la segunda instancia que resuelve estos casos sea un órgano que garantice la neutralidad del proceso.

2.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

Con respecto a este último tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga indicó que, el reporte de pedidos les será remitido vía correo electrónico a los miembros del presente Consejo para su conocimiento acerca del estado de los pedidos efectuados.

I. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon acuerdos.

II. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional formularon los siguientes pedidos:

1. Llevar a cabo una reunión mensual entre representantes de los gremios de transportistas y APMT a fin de abordar la casuística que se presente durante dicho mes, siempre que se acredite con la evidencia respectiva.
2. Requerir a APMT un canal directo para atender a los usuarios, con la finalidad de resolver de manera rápida los problemas que se presenten.
3. Requerir a APMT tener una reunión con personal de Tecnologías de la Información de APMT para encontrar una solución frente al sistema MOST.
4. Solicitar a la Autoridad Portuaria Nacional que evalúe la factibilidad de que el sistema MOST sea regulado.

Siendo las 13:10 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 86 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

Carlos Alberto Molfino Piaggio
Asociación de Agentes de Aduana del Perú

Lucía Rodríguez Zunino
Asociación de Exportadores – ADEX

Julio Chalco Grimarey
Unión Nacional de Transportistas Dueños de
Camiones del Perú – UNT PERÚ

Víctor Miro Zenteno González
Asociación Nacional del Transporte
Terrestre de Carga – ANATEC

Pablo Santos Curo
Consejo Nacional de Usuarios del Sistema
de Distribución Física Internacional de
Mercancías – CONUDFI

Nicky Corrochano Chichizola
Asociación Peruana de Agentes de
Carga Internacional – APACIT

Gerardo Noguerol Colmenares
Asociación Peruana de Agentes Marítimos –
APAM

Eleodoro Lastra Gomero
Asociación Automotriz del Perú

Cinthya Vanessa Morales Pastor
Cámara Nacional de Comercio, Producción,
Turismo y Servicios – PERUCAMARAS

Silvia Lorena Hooker Ortega
Sociedad Nacional de Industrias