

**ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA N° 89
CONSEJO DE USUARIOS DE PUERTOS DE ALCANCE NACIONAL**

Siendo las 11:00 horas del jueves 10 de julio de 2025, 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° 89 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.
- Jose Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Danna Rojas Regalado, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Hanz Vilcapoma Virrueta, Analista de la Jefatura de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Christian Polo Vivar, Supervisor In Situ de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Por parte del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, asistieron de manera presencial y virtual los señores:

1. Carlos Alberto Molino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú.
2. Víctor Miro Zenteno Gonzalez, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC.
3. Julio Chalco Grimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT PERÚ.
4. Gerardo Manuel Noguero Colmenares, representante de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM.
5. Cinthya Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERÚCAMARAS.
6. Pablo Santos Curo, representante alterno del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.

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.
- Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
- Luis Manuel Lozada Morales, Jefe de Ordenamiento Vial del Órgano Desconcentrado del Sistema de Servicios de Tránsito, Transporte y Modalidad Urbana de la Municipalidad Provincial del 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 de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional - APACIT.

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario, inició la sesión con las palabras de bienvenida a los asistentes y les informó que, la "Asociación de Exportadores - ADEX", presentó ante la Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios del OSITRAN la renuncia como organización miembro del Consejo de Usuarios Puertos de alcance nacional, periodo 2023-2025, manifestando como sustento de su decisión que ha incorporado como parte de sus asociados a la Entidad Prestadora Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A., lo que constituye una contravención a lo establecido en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN y Anexo Único, referido a que los miembros de los Consejos de Usuarios, en ningún caso podrán tener vinculación con las Entidades Prestadoras. Asimismo, señaló que este tema será puesto en conocimiento de manera formal a la Presidencia del Consejo Directivo, para el inicio del trámite correspondiente.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Posteriormente, la Dra. Angela Arrescurrenaga señaló que, contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se da por iniciada la Sesión Ordinaria N° 89 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Propuesta: Revisión Tarifaria de oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030.

La Dra. Arrescurrenaga, cedió la palabra al señor Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN para iniciar la presentación del primer tema de agenda. Así, el señor Quesada indicó que abordará los siguientes aspectos:

i) Marco General

El señor Quesada precisó que, el Terminal de Contenedores Zona Sur-Callao (en adelante, TCZSC) es operado por la empresa DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPWC), en virtud del Contrato de Concesión suscrito por un plazo de 30 años. Dicho terminal está especializado en la atención de contenedores y se caracteriza por ser una operación autosostenible.

Asimismo, respecto al proceso regulatorio, informó que el contrato contempla la realización de revisiones tarifarias periódicas. En ese sentido, la primera revisión tarifaria, realizada en el año 2015, concluyó con una reducción tarifaria de -4,14%. Posteriormente, la segunda revisión, llevada a cabo en el año 2021, resultó en una reducción de -2,66% y, actualmente, se encuentra en curso la tercera revisión tarifaria, programada para el presente año. Además, presentó datos relevantes sobre el desempeño del terminal, destacándose el tráfico anual de contenedores expresado en millones de TEU.

ii) Marco Contractual

El señor Quesada indicó que, de acuerdo a lo dispuesto en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, se regula el procedimiento de revisión tarifaria aplicable a los servicios estándar en función a la nave y a la carga. Así, según lo estipulado, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el Regulador deberá efectuar la primera revisión de tarifas empleando el mecanismo regulatorio conocido como RPI – X, establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Asimismo, precisó que, el componente "RPI" corresponde a la inflación expresada como un índice general de precios, cuyo propósito es ajustar la tarifa a fin de proteger al Concesionario de los efectos inflacionarios. Por su parte, el componente "X" representa el factor de productividad, correspondiente a las ganancias promedio por eficiencia que obtiene el Concesionario. Dicho valor será calculado por el Regulador y revisado cada cinco años.

Por otro lado, el señor Quesada señaló que de acuerdo con el contrato de concesión, el RPI se calcula como la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI) de los Estados Unidos, mientras que el X refleja la variación anual promedio de la productividad. Además, precisó que la fórmula aplicable para la revisión tarifaria es la siguiente: $RPI - X$.

Finalmente, el señor Quesada manifestó que las revisiones tarifarias deben realizarse cada cinco años, y que las reglas y procedimientos complementarios se encuentran establecidos en el Reglamento de Tarifas del OSITRAN, el cual rige la aplicación y desarrollo del proceso de revisión tarifaria en el marco de la concesión.

iii) Factor de Productividad

El señor Quesada señaló que, la metodología para el cálculo del Factor de Productividad (X) se basa en los criterios desarrollados por Bernstein y Sappington (1999), ampliamente reconocidos en la regulación económica de servicios públicos. Esta metodología establece que el factor X debe considerar, por un lado, que la industria regulada, en este caso el terminal portuario concesionado, puede incrementar su productividad a un ritmo superior al de otros sectores económicos, y por otro, que los precios de sus insumos tienden a crecer a una tasa menor en comparación con el resto de la economía. Estos criterios sustentan la aplicación de un factor de productividad que permita trasladar a los usuarios las eficiencias alcanzadas por el concesionario, garantizando que las tarifas reguladas reflejen adecuadamente los costos y mejoras en la prestación del servicio.

El señor Quesada indicó que, la **propuesta de revisión tarifaria del OSITRAN** abarca el periodo 2010-2024 y se basa en una metodología que busca reflejar con precisión la evolución de los costos y la productividad en la provisión del servicio portuario en el TCZSC. Para ello, utiliza datos del *The Conference Board* y considera como insumos económicos fundamentales el trabajo y el capital.

Asimismo, precisó que el Regulador incorpora años proforma para los servicios introducidos en 2012 y 2018, pero no para el periodo 2020-2024, y asigna un valor nulo a los precios implícitos en años sin demanda de servicios especiales. Además, excluye gastos no relacionados directamente con la operación del Terminal e incorpora criterios contables para el tratamiento del arrendamiento de activos; además, para el capital, se utilizan los valores de obra reportados por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), con ajustes metodológicos según el tipo de activo y su comportamiento en años específicos como el año 2022.

Por otro lado, el señor Quesada señaló que la **propuesta de DPWC** comprende el periodo 2011-2024 y se diferencia desde el inicio al omitir el año 2010, argumentando que incluirlo podría distorsionar los ingresos estimados. Asimismo, precisó que existen coincidencias con la propuesta de OSITRAN en el uso de fuentes y metodologías para el cálculo del Factor Total de Productividad y en la clasificación del personal del Terminal; sin embargo, se presentan diferencias importantes en el tratamiento de la mano de obra económica (al excluir trabajadores no remunerados), en el manejo de los años sin demanda de servicios especiales, y en la consideración de ciertos gastos como el arrendamiento.

Asimismo, el señor Quesada manifestó que, DPWC basa el valor del capital en estados financieros auditados y no en los informes de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, y utiliza el IPMC como deflactor del stock, mientras que el OSITRAN emplea el IPME. Estas discrepancias

reflejan una coincidencia metodológica parcial y una diferencia sustancial en el enfoque de valorización de inversiones y costos.

El señor Quesada precisó que en los procedimientos de revisión tarifaria de 2015 y 2020, el OSITRAN decidió excluir la ICA del cálculo del stock de activos fijos, basándose en criterios contractuales y regulatorios, debido a que, la ICA no constituye una inversión directa del Concesionario, sino una transferencia fiduciaria que formó parte de la oferta económica de adjudicación, sin vinculación con la prestación directa de los servicios portuarios regulados. Además, el Regulador aplicó en ambas revisiones un enfoque restringido para estimar el factor de productividad, considerando únicamente los insumos directamente relacionados con la operación del TCZSC, lo que justificó la exclusión de la ICA del análisis económico.

Así, señaló que en el actual procedimiento de revisión tarifaria realizado por el OSITRAN se ha decidido incluir la ICA en el cálculo del stock de activos fijos, adoptando una interpretación distinta respecto a los procesos anteriores, además, argumenta que el hecho de que la ICA sea una transferencia en dominio fiduciario no elimina su naturaleza de inversión, ya que está destinada a obras esenciales para la operación del terminal. Además, sostiene que el Contrato de Concesión no define de forma restrictiva el concepto de "inversión adicional" y que no existen disposiciones contractuales que permitan clasificar a la ICA como un simple aporte. Por ello, en el presente procedimiento, la ICA es reconocida como una inversión válida y se incorpora al análisis económico-tarifario como parte del stock de activos fijos.

El señor Quesada presentó la comparación entre las propuestas del Concesionario DPWC y del OSITRAN respecto al cálculo del Factor de Productividad (Factor X). La propuesta de DPWC contempla una diferencia en el crecimiento de los precios de insumos con relación a la economía de -1,51 %, así como una diferencia en el crecimiento de la Productividad Total de los Factores (PTF) con la economía de -4,69 %, lo que resulta en un **Factor X de -6,20 %**. Por su parte, la propuesta del OSITRAN estima una diferencia en el crecimiento de los precios de insumos de -1,75 % y una diferencia en la PTF de -3,03 %, obteniendo un **Factor X de -4,77 %**. Estas discrepancias reflejan distintos enfoques metodológicos y supuestos técnicos utilizados por ambas partes para la estimación del mencionado factor.

iv) Cronograma

El señor Quesada informó que el procedimiento de revisión tarifaria del TCZSC se inició en noviembre de 2024 y que la propuesta de DPWC fue presentada en febrero de 2025 y la del Regulador en junio del mismo año. Además, precisó que el proceso se encuentra en la etapa de recepción de comentarios. Asimismo, informó que la Audiencia Pública del procedimiento se llevará a cabo el día 17 de julio del presente año y finalmente, se tiene previsto la emisión de un Informe durante el mes de agosto de 2025, concluyendo así el proceso de revisión tarifaria en curso.

Por otro lado, el señor Quesada informó que en cumplimiento de los principios de transparencia y acceso a la información, la propuesta tarifaria del Regulador ha sido publicada en la página web institucional del OSITRAN, donde las personas interesadas pueden acceder a información más detallada sobre el procedimiento tarifario.

Concluida la presentación, el señor Julio Chalco Grimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT PERÚ intervino y manifestó que, para fijar la tarifa se debe tener en cuenta la productividad y eficiencia del TCZSC; en ese sentido, se debe considerar que el concesionario no está cumpliendo con brindar un servicio eficiente a los usuarios y que por el contrario se vienen presentado muchos inconvenientes por la mala prestación de sus servicios.

Al respecto, el señor Quesada señaló que, lamentablemente, la metodología establecida en el contrato de concesión es muy específica respecto a los aspectos que deben ser considerados en la evaluación. Asimismo, indicó que, a nivel institucional, se vienen realizando diversos esfuerzos orientados a supervisar la problemática relacionada con el sistema de citas, entre ellos, la contratación de una consultoría especializada que ha permitido identificar aspectos vinculados al funcionamiento del sistema y a la atención brindada a los usuarios, con el propósito de dar solución a los inconvenientes reportados.

2.2. Propuesta de articulación entre el OSITRAN y la Autoridad Portuaria Nacional para afrontar la problemática operativa en los Terminales Portuarios del Callao.

La Dra. Angela Arrescurenaga cedió el uso de la palabra al señor Carlos Aliaga Calderón, Jefe de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN (en adelante, GSF) para abordar el segundo tema de agenda.

El señor Carlos Aliaga señaló que, tras el período de emergencia sanitaria ocasionado por la pandemia, se procedió a la reconfiguración del equipo de supervisión in situ de la GSF en el **Terminal Multipropósito Muelle Norte-Callao** (en adelante, TMMNC). Este equipo ha venido consolidándose y fortaleciéndose progresivamente, gracias a la asignación y despliegue de recursos profesionales, logísticos y tecnológicos, lo que ha permitido mejorar significativamente las labores de supervisión y seguimiento operativo en el terminal concesionado.

i) Recursos Profesionales y Logísticos

El señor Carlos Aliaga precisó que, desde el año 2022, el equipo de supervisión in situ en el TMMNC ha experimentado un incremento significativo en su personal, pasando de contar con tres profesionales a la fecha con un total de ocho supervisores. Este equipo trabaja los siete días de la semana en turnos rotativos, garantizando una presencia continua en las instalaciones.

Por otro lado, el señor Aliaga informó que en cuanto a los recursos para la movilización interna dentro del TMMNC, durante el periodo 2021-2023 se disponía de buses proporcionados por el Concesionario para el traslado del personal. Actualmente, para los años 2024 y 2025, se cuenta con un vehículo asignado específicamente para facilitar el desplazamiento de los supervisores hacia las diferentes zonas y terminales concesionados, optimizando así la cobertura y eficiencia del equipo.

Asimismo, indicó que se cuenta con un número telefónico para la comunicación con los usuarios. Además, para mejorar los flujos de atención, los supervisores establecen coordinaciones telefónicas directas con los gerentes de turno y representantes de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y precisó que, con la finalidad de dinamizar la comunicación interna del equipo, se utiliza un aplicativo que permite la coordinación rápida y efectiva.

El señor Aliaga precisó que, el equipo de supervisión dispone de un acceso al sistema de la APN, lo que permite consultar información en tiempo real sobre arribo, zarpe y tiempos de operación de las naves. Asimismo, indicó que se cuenta con acceso para el seguimiento videográfico a través de tres cámaras: dos pertenecientes a la APN y una a la SUNAT, lo que contribuye a fortalecer la supervisión remota y la vigilancia operativa en el terminal.

ii) Despliegue de actividades de seguimiento, coordinación y atención a usuarios

El señor Aliaga manifestó que, el equipo de supervisión in situ desempeña diversas actividades clave para el adecuado funcionamiento y atención en el TMMNC. Entre ellas, destaca la participación activa en las Juntas de Operaciones, donde se analizan y coordinan aspectos relevantes para el desarrollo eficiente de las actividades portuarias.



Asimismo, precisó que el equipo participa en reuniones semanales de coordinación, orientadas a implementar acciones de mejora continua para optimizar la atención a los usuarios del terminal y señaló que, en el día a día, se realiza un seguimiento constante de las operaciones de contenedores y de la carga general, asegurando que los procesos se desarrollen conforme a los estándares establecidos.



El señor Aliaga indicó que, el equipo brinda soporte in situ a los usuarios en el patio de contenedores, así como atención directa e inmediata a aquellos que reportan inconvenientes, garantizando respuestas rápidas y efectivas. Asimismo, señaló que se llevan a cabo actividades específicas de coordinación para agilizar el ingreso de unidades de carga fraccionada, facilitando la fluidez en la operación. Finalmente, manifestó que se presta especial atención y soporte a usuarios que enfrentan problemas relacionados con carga obstaculizada o mezclada, con la finalidad de resolver estas situaciones que podrían afectar la operatividad y satisfacción del servicio.

iii) Monitoreos de unidades de carga fraccionada realizados los días 7, 8 y 9 de julio de 2025



El señor Aliaga indicó que, para el monitoreo eficiente del flujo de unidades en el Terminal, se ha establecido un sistema basado en seis hitos clave, que corresponden a momentos específicos del tránsito de los vehículos dentro del terminal. Asimismo, señaló que los días 7 y 8 de julio se registró una baja afluencia de unidades tipo plataforma destinadas al retiro de carga fraccionada en el Terminal. Además, precisó que durante la jornada, no se identificaron colas ni congestiones para el ingreso al antepuerto de carga general ni en las zonas de despacho del Terminal, lo que indica una adecuada fluidez operativa en dichos puntos.



El señor Aliaga señaló que, en el marco del fortalecimiento del seguimiento a las operaciones portuarias, han venido realizando actividades de supervisión conjunta entre el OSITRAN y la APN, con la finalidad de desplegar un mayor número de profesionales *in situ* en el Terminal Portuario. Asimismo, informó que el OSITRAN ha propuesto a la APN la realización de supervisiones conjuntas, sugiriéndose que se efectúen de manera inopinada con una frecuencia estimada de una vez por semana. Dicha propuesta ha sido formalizada mediante el Oficio N° 09116-2025-GSF-OSITRAN.



De igual forma, destacó que se ha impulsado la creación del grupo de WhatsApp denominado "Soporte Vías de Acceso Carga General", con el propósito de contar con información en tiempo real sobre el estado de las unidades que se desplazan por la Av. Manco Cápac hacia los diferentes carriles del antepuerto de carga general. En este espacio virtual, el OSITRAN cumple el rol de mediador entre la APN y los representantes de APMTC, facilitando la coordinación para la mejora del flujo vehicular y de la atención en dicha zona operativa.

iv) Articulación de la supervisión



El señor Aliaga señaló que, el día 26 de junio de 2025, se llevó a cabo una reunión entre representantes de la Dirección de Operaciones de la APN y de la GSF del OSITRAN, con el propósito de abordar aspectos vinculados a la articulación interinstitucional para hacer frente a la problemática operativa en el ámbito portuario. Durante dicha reunión, los representantes del OSITRAN propusieron evaluar la posibilidad de establecer una normativa específica, en atención a que la normativa vigente no contempla criterios objetivos que permitan determinar si los servicios portuarios se brindan en condiciones de eficacia, eficiencia y continuidad.



Asimismo, el señor Aliaga precisó que los representantes de la APN indicaron que, en la actualidad, los Reglamentos de Operaciones aprobados por la APN no incluyen exigencias referidas a que el Administrador Portuario establezca e informe su capacidad operativa. No obstante, informaron que se encuentra en revisión en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) un proyecto

normativo que permitiría incorporar tales exigencias, así como procedimientos operativos adicionales.

Además, precisó que, en caso se apruebe el mencionado proyecto normativo, la APN podría ejercer labores de supervisión para verificar el cumplimiento de dichas disposiciones y, de ser el caso, determinar los incumplimientos correspondientes. Sin embargo, señaló que la APN tendría limitaciones para sancionar tales faltas, razón por la cual, los incumplimientos debidamente documentados serían trasladados al OSITRAN para la evaluación de su implicancia contractual. Finalmente, indicó que se espera que, en la siguiente reunión técnica sobre la problemática de la cadena logística, el MTC informe sobre el estado situacional del citado proyecto normativo.

Concluida la presentación, el señor Víctor Miro Zenteno González, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC, intervino y manifestó su preocupación respecto a la situación que enfrentan los conductores que permanecen en los exteriores del TMMNC, debido a las deficiencias en la gestión de accesos. Indicó que, si bien se trata de un aspecto operativo aparentemente simple, no se han adoptado medidas efectivas para su mejora. Asimismo, recordó que, hace varios años, se modificó el Reglamento de Operaciones del terminal, logrando incluir la gestión de accesos como parte de la responsabilidad del concesionario, la cual se encuentra contemplada dentro de la tarifa estándar; en ese sentido, destacó la necesidad de solicitar formalmente la implementación de un sistema integral de gestión de accesos que permita mejorar las condiciones actuales.

Por otro lado, el señor Zenteno señaló que la próxima inauguración de nuevos silos para carga a granel no considera una visión integral del problema, al omitirse factores como la capacidad de las naves y la cantidad de camiones requeridos. Además, advirtió que la falta de unidad de criterio y coordinación entre los actores logísticos involucrados impide una solución efectiva, y que APMTC no puede restringir el arribo de naves por posibles sanciones de la autoridad marítima.

El señor Julio Chalco Grimarey, representante de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT PERÚ intervino y señaló que, le preocupa la situación problemática del terminal portuario por los problemas de fluidez de la empresa APMTC, debido a que, no existe continuidad del servicio y tampoco eficiencia.

Al respecto, el señor Hanz Vilcapoma Virrueta, Analista de la Jefatura de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, intervino y señaló que, lamentablemente, no existen niveles de servicio de productividad por operación individual. Por ello, resulta necesario contar con una norma que permita verificar la eficiencia y continuidad de los concesionarios portuarios. En ese sentido, indicó que corresponde a la APN emitir un documento normativo que regule dichos aspectos para todos los concesionarios, dado que se trata de una materia de carácter técnico operativo.

El señor Julio Chalco indicó que comprende la situación; sin embargo, expresó su preocupación respecto a qué acciones pueden implementarse mientras tanto, ya que el problema persiste. Asimismo, señaló que la APN se había comprometido a asignar fiscalizadores, lo cual hasta la fecha no se ha cumplido, y que las programaciones previstas no se están ejecutando. Finalmente, agradeció el trabajo que viene realizando el OSITRAN, aunque manifestó su preocupación por los problemas recurrentes en APMTC y la gran afectación que ello genera a los usuarios.

Asimismo, el señor Chalco propuso que se continúe con la realización de supervisiones inopinadas y, además, solicitó que se lleve a cabo una auditoría a las balanzas de los puertos operados por DPWC y APMTC. Preciso que, esta auditoría debería incluir la medición de los tiempos de ingreso y salida, así como la evaluación del uso de los carriles, considerando que actualmente se da prioridad a las tolvas. No obstante, enfatizó que no se debe descuidar la atención a los vehículos que permanecen en espera.



La doctora Verónica Zambrano Copello, Presidente del Consejo Directivo intervino y señaló que, es importante que se verifique el cumplimiento del concesionario respecto al uso de las balanzas, el cual debe ser permanente y deben ser utilizadas en su totalidad para cubrir las necesidades de los usuarios del terminal portuario.

La señora Monica Ortega Matute, Supervisor de Tecnologías Portuarias de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN intervino y señaló que, en el presente trimestre se realizará la auditoria al sistema de balanzas, con la finalidad de detectar el estado de conservación y la seguridad de las mencionadas balanzas.



El señor Alberto Lei Santa Gadea, representante de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional – APACIT, intervino y propuso que se invite a la APN y al MTC a participar en las sesiones del Consejo de Usuarios, con la finalidad de que tomen conocimiento directo de las problemáticas expuestas por los miembros del presente Consejo. Ello permitiría proponer acciones concretas a ejecutar, en el marco de sus respectivas competencias, sobre temas como el Sistema de Citas, el uso de balanzas y otros asuntos abordados durante la sesión.

Sobre el particular, la doctora Angela Arrescurrenaga intervino y señaló que se toma nota del pedido formulado y que se propondrá tanto al MTC como a la APN, la elaboración de un nuevo Reglamento de Operaciones. Asimismo, indicó que se invitará a dichas entidades a una próxima sesión con el fin de que informen acerca del análisis que se realice al respecto o de las acciones que se adopten en relación a la propuesta de un nuevo Reglamento de Operaciones.



El señor Zenteno indicó que, el pedido solicitado por el señor Alberto Lei ya había sido planteado en una sesión anterior del Consejo, pero que, al parecer, no fue atendida oportunamente; por ello, solicitó que se consideren los pedidos formulados durante las sesiones. Al respecto, la Dra. Arrescurrenaga precisó que la Gerencia de Atención al Usuario viene tramitando las solicitudes presentadas por los miembros del Consejo, las cuales se encuentran registradas en las actas respectivas. Dichas actas son revisadas por los miembros, quienes otorgan su conformidad mediante suscripción, o, en su defecto, formulan las observaciones correspondientes. No obstante, se procederá a revisar las actas a fin de advertir alguna posible omisión.



La señora Cinthya Morales Pastor, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERÚCAMARAS, expresó su preocupación por la presunta indebida interpretación por parte de DPWC de la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, referida a la libre disposición de la carga. En ese marco, solicitó a los representantes del OSITRAN que absuelvan la consulta que es naturaleza jurídica referida a la interpretación de dicha cláusula, el concepto de libre disponibilidad y una posible afectación al derecho de propiedad. Asimismo, precisó que dichas consultas no tienen implicancias operativas.

Sobre el particular, la Dra. Arrescurrenaga intervino y señaló que, el tema manifestado por la señora Morales será expuesto a continuación por la Jefatura de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

2.3. Aplicación de la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión de DP World Callao, referida a la libre disposición de la carga.

La Dra. Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al señor Carlos Aliaga Calderón, para abordar el tercer tema de agenda.

El señor Carlos Aliaga indicó que, en cumplimiento de lo establecido en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión de DPWC, se planifican y ejecutan actividades específicas destinadas a la supervisión de las operaciones portuarias dentro del Terminal de Contenedores Zona Sur-Callao (en adelante, TCZSC). Dichas actividades buscan asegurar que los contenedores no excedan los

plazos permitidos para su permanencia sin costo, contribuyendo a la optimización del espacio y al cumplimiento de las condiciones contractuales vigentes.

El señor Aliaga informó que, conforme a la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión de DPWC, el Servicio Estándar debe ser prestado obligatoriamente a todo usuario que lo solicite durante la vigencia del contrato. Así, explicó que, en el caso de embarque, dicho servicio comprende desde el ingreso del contenedor al terminal hasta el zarpe de la nave en la que se embarca el contenedor. En cuanto a la descarga, incluye desde el amarre de la nave hasta el retiro del contenedor por el usuario. En ambos casos, se establece una permanencia gratuita de hasta cuarenta y ocho (48) horas en el terminal, durante la cual no se cobran costos adicionales, incluyendo gastos administrativos u operativos.

Por otro lado, precisó que los servicios estándar se clasifican en dos categorías, servicios en función a la Nave, y servicios en función a la Carga. Además, indicó que la tarifa por estos servicios constituye la única contraprestación que los usuarios están obligados a pagar, y que el concesionario no puede condicionar la prestación del servicio estándar a la contratación de otros servicios o pagos adicionales.

Con relación a los Servicios en función a la Carga, indicó que estos comprenden la descarga y/o embarque de contenedores mediante el uso de la grúa pórtico y la infraestructura del terminal. Además, precisó que la tarifa correspondiente se calcula por contenedor y cubre los servicios de tracción entre la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el caso de embarque, el manipuleo en el área de almacenaje para la recepción y traslado del contenedor hacia el medio de transporte designado por el usuario, o en sentido contrario; y pesaje del contenedor. En ese sentido, señaló que los contenedores pueden permanecer depositados en el terminal hasta por cuarenta y ocho (48) horas a libre disposición del usuario, sin costo adicional. Transcurrido este plazo, el concesionario está autorizado a cobrar por el servicio de almacenaje conforme a la cláusula 8.15 del Contrato de Concesión.

El señor Aliaga explicó que, en cumplimiento de la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, se identifica como obligación del Concesionario, brindar al Usuario el servicio de permanencia a libre disposición, respecto a cada contenedor descargado bajo un Servicio en Función a la Carga. Dicha obligación consiste en permitir que el contenedor permanezca depositado en el terminal a libre disposición del Usuario por un plazo de hasta cuarenta y ocho (48) horas, contadas desde la finalización de la descarga de la nave. Así, durante dicho periodo, el Concesionario no está autorizado a efectuar cobros por este servicio ni a condicionar su prestación al pago de conceptos adicionales. Además, precisó que este servicio es parte integral del Servicio Estándar que el Concesionario está obligado a prestar, y que su cumplimiento es materia de supervisión por parte del OSITRAN.

Por otro lado, el señor Aliaga manifestó que, con el propósito de evaluar el cumplimiento de la obligación relacionada con el servicio de permanencia a libre disposición, establecido en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, se cursaron los Oficios N° 404-2025-JCP-GSF-OSITRAN y N° 420-2025-JCP-GSF-OSITRAN al Concesionario DPWC, solicitando la atención de los siguientes requerimientos específicos:

- **Requerimiento 1:** Precisar el o los documentos mediante los cuales DPWC registra el momento inicial de cómputo del tiempo de permanencia para cada contenedor descargado, en el marco de un Servicio en Función a la Carga.
- **Requerimiento 2:** Especificar el hito que DPWC considera como “momento de corte”, es decir, el evento que marca la culminación del tiempo de permanencia efectiva del contenedor descargado a libre disposición del Usuario.

➤ **Requerimiento 3:** Para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de marzo de 2025, se solicitó:

- Indicar si, respecto de cada contenedor descargado, se otorgó al Usuario el servicio de permanencia a libre disposición dentro del plazo de 48 horas, sin condicionamientos relacionados con el retiro ni con la necesidad de realizar reservas de citas para el retiro de otro contenedor o bloque de contenedores.
- En los casos en los que esta posibilidad no haya sido otorgada en el plazo establecido, señalar si se permitió el retiro sin efectuar cobros adicionales por uso de área operativa u otros conceptos fuera del Servicio Estándar, o si, por el contrario, se aplicó algún cobro adicional al Usuario.

➤ **Requerimiento 4:** Para el mismo periodo, se solicitó incorporar en el informe una tabla con un registro individualizado de cada contenedor descargado bajo Servicios en Función a la Carga, conteniendo información referida a la cita, usuario, tipo de reserva, hito, entre otros datos.

El señor Aliaga indicó que, a la fecha, la GSF no ha recibido la respuesta de DPWC respecto a la solicitud formulada mediante los Oficios N° 404-2025-JCP-GSF-OSITRAN y N° 420-2025-JCP-GSF-OSITRAN. No obstante, precisó que DPWC aún se encuentra dentro del plazo establecido para la remisión del informe solicitado, el cual vence el 11 de julio de 2025.

La señora Cinthya Morales intervino y señaló, que si el tema de la interpretación de la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión que es un tema de competencia del OSITRAN como supervisor del contrato de concesión y está vinculado al Sistema de Citas, entonces también estaría bajo la competencia del OSITRAN resolver este asunto, considerando la urgente necesidad de resolver el problema de las colas que sigue afectando a los usuarios del terminal portuario.

El señor Aliaga intervino y señaló que, las problemáticas expuestas con relación al sistema de citas están relacionadas a temas operativos y que no forman parte del Contrato de Concesión. Además, precisó que, en aquellos casos en los que el concesionario no habilitó los slots oportunamente es su responsabilidad y no debería cobrarle al usuario; por tal motivo, ha solicitado información para contrastar esta data.

La Dra. Verónica Zambrano Copello intervino y señaló que el Reglamento de Operaciones debe estar relacionado con lo establecido en el Contrato de Concesión, en tanto constituye el marco legal que rige la prestación del servicio portuario. En ese sentido, se debe respetar la libre disponibilidad reconocida a los usuarios.

La señora Morales indicó que el contrato no hace referencia al sistema de citas, sino a la libre disposición de la carga, ya que este está vinculado con el derecho de propiedad. Sin embargo, señaló que el concesionario está restringiendo ese derecho al imponer un sistema ineficiente que no permite el acceso pleno ni en el momento oportuno, pues se trata de un sistema de colas. En ese sentido, enfatizó que la interpretación de la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión es un asunto jurídico y consultó si es posible disponer libremente de la propiedad.

La Dra. Zambrano intervino y señaló que, el concesionario si bien es el administrador del Puerto, no puede ir en contra del derecho reconocido a los usuarios sobre la libre disponibilidad de su propiedad.

El señor Víctor Zenteno intervino y manifestó que el concepto de libre disposición de la carga también conlleva la necesidad de implementar mecanismos de control y orden dentro del terminal portuario, a fin de garantizar una operación eficiente y segura. En esa línea, precisó que el cómputo del tiempo no debería iniciarse hasta que el usuario cuente con una cita confirmada

para el retiro de la carga. No obstante, consideró que la implementación de un sistema de citas resulta necesaria para asegurar una adecuada planificación y organización de las operaciones logísticas en el terminal.



El señor Chalco intervino y señaló que, al haber suscrito un contrato de concesión, se presume que el Concesionario cuenta con la capacidad técnica y operativa necesaria para administrar eficientemente el terminal portuario, en tanto se le ha confiado la gestión de un servicio público esencial. En ese marco, expresó que el sistema de citas implementado debe ser cumplido rigurosamente por el Concesionario, respetando los horarios asignados sin generar perjuicios a los usuarios. Asimismo, cuestionó que se recurra de manera reiterada al argumento de una alta demanda como justificación para las deficiencias operativas, y advirtió la ausencia de mecanismos adecuados de trazabilidad en la gestión de citas, lo cual afecta la eficiencia del servicio.



La señora Morales intervino y señaló que, si bien el Contrato de Concesión no establece expresamente un orden específico para el despacho de contenedores, el escenario ideal sería que el primer contenedor descargado sea también el primero en ser despachado. Dicha práctica contribuiría a mantener un orden operativo en el proceso logístico, promoviendo una mayor eficiencia en el flujo de carga. Asimismo, indicó que dicha medida permitiría evitar situaciones en las que determinados contenedores permanezcan en el terminal por periodos prolongados, generando costos adicionales para algunos usuarios y afectando la equidad en el servicio.



El señor Carlos Alberto Molino Piaggio, representante de la Asociación de Agentes de Aduana del Perú, intervino y manifestó su preocupación por uno de los principales problemas que enfrentan actualmente los depósitos temporales, relacionado con la modalidad de entrega de la carga "al barrer", es decir, sin considerar la priorización o selección de contenedores según la necesidad operativa del depósito. Esta práctica, según indicó, les impide disponer libremente de los contenedores requeridos, generando sobrecostos logísticos y evidenciando la ausencia de una efectiva libre disposición de la carga. En ese contexto, solicitó la conformación de una Mesa de Trabajo que permita abordar de manera técnica los presuntos actos de discriminación en el uso de los recursos portuarios, particularmente en lo referido al manejo de carga fraccionada, contenedores y otros elementos críticos de la operación portuaria.



Asimismo, el señor Molino propuso requerir a los terminales portuarios información detallada sobre el sistema de citas, incluyendo el número de cita, fecha y hora de creación, tipo de cita, placa del vehículo, empresa solicitante, número de balanza utilizada y, cualquier otro dato que permita identificar posibles prácticas discriminatorias en el uso de las balanzas. Además, precisó que dicha información podría ser evaluada en el marco de un análisis técnico sobre la existencia de discriminación en el uso de los recursos del terminal portuario, lo cual permitiría valorar su impacto en la eficiencia del servicio y en el trato equitativo a los distintos actores de la cadena logística.



El señor Aliaga intervino y señaló que es posible solicitar información relacionada con los datos mencionados previamente. En ese sentido, informó que vienen trabajando de manera coordinada con la SUTRAN para recabar información a través del sistema de geolocalización (GPS) de los vehículos de carga, lo cual permite mantener una base activa de camiones monitoreados en tiempo real. Además, precisó que la tecnología utilizada ofrece datos que resultan útiles para el análisis operativo y la toma de decisiones orientadas a mejorar la eficiencia logística y la fiscalización del servicio.

La Dra. Arrescurrenaga intervino y señaló que, se va a evaluar la posibilidad de instaurar la referida mesa de trabajo y se les estará informando a los miembros del presente Consejo sobre la habilitación de esta mesa que puede contribuir en mejorar las problemáticas expuestas por los miembros del presente Consejo.

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

Como siguiente y último tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la señorita Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario, con la finalidad de informar a los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, el estado de los pedidos efectuados.

Así, la señorita Falcón indicó que, en sesiones anteriores los miembros del presente Consejo solicitaron que, *se traslade al MTC la problemática suscitada por la entrada en vigencia de la Ordenanza emitida por la Municipalidad del Callao, la cual estaría restringiendo la circulación de vehículos de carga en la jurisdicción.* En ese sentido, precisó que si bien la Gerencia de Atención al Usuario ha tramitado esta preocupación de los miembros del presente Consejo emitiendo una comunicación al Viceministro de Transportes del MTC. No obstante, también se ha visto por conveniente invitar a la Municipalidad Provincial del Callao, con la finalidad de que puedan brindar un alcance al respecto; en ese sentido, cedió la palabra al señor Luis Manuel Lozada Morales, Jefe de Ordenamiento Vial del Órgano Desconcentrado del Sistema de Servicios de Tránsito, Transporte y Modalidad Urbana de la Municipalidad Provincial del Callao.

El señor Lozada intervino y señaló que, en efecto, la Municipalidad Provincial del Callao ha emitido la Ordenanza Municipal N° 005-2022 con el objetivo de mejorar la viabilidad de las avenidas Argentina, Néstor Gambeta y Dos de Mayo y, descongestionar las vías actualmente ocupadas por vehículos de carga pesada. Además, precisó que la Municipalidad ha participado en reuniones con los principales actores involucrados en esta problemática, como la APN, APMTC, DPWC y los transportistas, siendo estos últimos quienes coinciden en señalar que la atención de los terminales portuarios en el sistema de citas es deficiente, lo que genera extensas colas.

Asimismo, el señor Lozada indicó que la población se encuentra incómoda debido a la congestión vehicular que se genera en el Callao, motivo por el cual, representantes de la Municipalidad del Callao han sostenido reuniones con los principales dirigentes locales para evitar medidas de radicalización, como paros de transporte. Finalmente, manifestó que la ciudadanía percibe que esta problemática está bajo responsabilidad de la Municipalidad del Callao, por lo que se vienen adoptando medidas orientadas a mitigar la situación y atender las preocupaciones de la población.

La Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y señaló que la Gerencia de Atención al Usuario cursará una comunicación formal a la Municipalidad Provincial del Callao, con la finalidad de recomendar que se establezcan mecanismos de coordinación con los principales actores involucrados en la problemática del tránsito vehicular en la zona portuaria. Entre estos actores se encuentran la Autoridad Portuaria Nacional (APN), APM Terminals Callao (APMTC) y DP World Callao (DPWC), con quienes se podría articular esfuerzos para atender de manera integral el flujo de tránsito en los alrededores de los terminales portuarios del Callao y mitigar sus impactos en la ciudad.

La señorita Falcón intervino nuevamente para presentar el estado de los pedidos efectuados por los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional.

Estado de Atención de pedidos formulados en la sesión ordinaria N° 88

1. **Solicitar a la Autoridad Portuaria Nacional, ejerza control sobre el cuarto carril del terminal portuario de DP World con la finalidad que este sea utilizado únicamente**

▪ Mediante **Oficio N° 538-2025-GAU-OSITRAN** la GAU solicitó a la APN informe sobre las acciones que estaría realizando para ejercer el control sobre la movilización exclusiva de contenedores vacíos a través del cuarto carril del Terminal de Contenedores Zona Sur-Callao y, de ser el caso, precisar si viene efectuando coordinaciones al respecto con DP World Callao

por contenedores vacíos.

S.R.L.

▪ A través del **Oficio N° 0499-2025-APN-GG-UPS** la APN informó que, solicitó al MTC implementar una vía exclusiva temporal para camiones en la Av. Manco Cápac hacia el Muelle Sur del Callao. La medida fue atendida y ejecutada de inmediato. Actualmente, el carril se usa prioritariamente para camiones con contenedores vacíos y, de ser necesario, también se amplía su uso para contenedores con carga, a fin de mejorar el flujo vehicular en las vías de acceso. Finalmente, indicó que, el control del tránsito está a cargo de efectivos policiales destinados a la seguridad externa de los Terminales Portuarios del Callao.

▪ Dicha información fue remitida a los miembros del presente Consejo el día 16 de abril del presente año.

2. *Solicitar al MEF evalúe la propuesta de modificación del último párrafo del artículo 150 del Reglamento de la Ley General de Aduanas, modificado por el Decreto Supremo N° 198-2024-EF, requerido por ASPPOR y los Agentes de Aduana.*

▪ Mediante Oficios Nros 519-2025-GAU-OSITRAN y 1193-2025-GAU-OSITRAN, la GAU solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas que informe acerca del trámite otorgado a la carta presentada por la Asociación Peruana de Operadores Portuarios – ASPPOR y la Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAP, recaída en el Expediente N° 392656-2025.

▪ A la fecha el MEF no ha brindado atención a nuestra consulta. No obstante ello, nos encontramos realizando el seguimiento correspondiente con dicha entidad para obtener la información requerida a la brevedad posible.

3. *Requerir a la Jefatura de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN solicite a DP World Callao que acredite de qué manera los procedimientos operativos para sacar citas en su Terminal Portuario dan cumplimiento a lo establecido en la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión.*

▪ Mediante **Memorandos Nros 157-2025-GAU-OSITRAN y 377-2025-GAU-OSITRAN** la GAU consultó a la GSF del OSITRAN por el estado del requerimiento que habría realizado a DP World Callao, respecto a los procedimientos operativos para sacar citas en su Terminal Portuario en el marco de lo establecido en la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión.

▪ Por medio del **Memorando N° 01028-2025-GSF-OSITRAN** la GSF señaló que mediante el **Oficio N° .00404-2025-JCP-GSF-OSITRAN de fecha 26 de junio de 2025**, solicitó a DPWC la remisión de un informe que contenga el pronunciamiento respecto de los siguientes aspectos:

- El documento en el que DPWC, para cada contenedor descargado, registra el **momento inicial**.
- El **momento de corte** considerado por DPWC, a partir del cual concluye el cómputo del tiempo efectivo de permanencia del contenedor descargado a libre disposición del Usuario.
- Sobre el **primer trimestre de 2025 (1 de enero al 31 de marzo)**, se requirió que DPWC precise:
 - ✓ Si brindó el servicio de permanencia a libre disposición para cada contenedor descargado, permitiendo su retiro dentro del plazo límite sin condicionamiento.
 - ✓ En los casos en que esto no haya ocurrido, se precise si, se permitió el retiro sin generar cobros adicionales al Servicio Estándar, o se aplicaron cargos por uso de área operativa.
- Un **registro detallado de cada contenedor desembarcado** durante dicho período, en el marco de los Servicios en Función a la Carga.

- Asimismo, la GSF señaló que el plazo para que el Concesionario presente la mencionada información vence el 11 de julio de 2025. En ese sentido, les estaremos informando oportunamente la respuesta que nos proporcione la GSF al respecto. Dicha respuesta fue remitida a los miembros del presente Consejo el 9 de julio de 2025.
- Este tema fue abordado durante la presente sesión por la GSF.

III. ACUERDOS

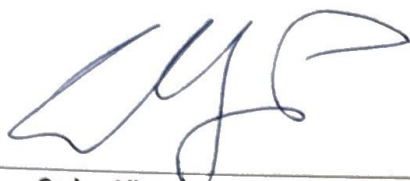
Durante el desarrollo de la presente Sesión Ordinaria, los miembros del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional no formularon acuerdos.

IV. 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. Solicitar a la Concesionaria APM Terminals Callao S.A., la implementación de un sistema integral de gestión de accesos que mejore las condiciones de ingreso vehicular y reduzca la congestión vehicular en los exteriores del terminal portuario.
2. Requerir a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización que continúe con la realización de supervisiones inopinadas y que evalúe la posibilidad de realizar una auditoría a las balanzas de los terminales portuarios operados por APM Terminals Callao S.A. y DP World Callao S.R.L., a fin de verificar su estado y uso.
3. Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad Portuaria Nacional que elaboren, de manera conjunta, un nuevo Reglamento de Operaciones que incluya y regule específicamente el funcionamiento del Sistema de Citas en los terminales portuarios.
4. Invitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad Portuaria Nacional a participar en la próxima sesión del Consejo de Usuarios, con el propósito de informar sobre las acciones adoptadas en relación con la propuesta de elaboración de un nuevo Reglamento de Operaciones.
5. Evaluar la factibilidad de conformar una Mesa de Trabajo para analizar posibles actos de discriminación en el uso de los recursos portuarios, especialmente en lo referido al manejo de carga fraccionada, contenedores y el uso de balanzas.
6. Recomendar a la Municipalidad Provincial del Callao que establezca mecanismos de coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional, APM Terminals Callao S.A. y DP World Callao S.R.L., a fin de abordar de manera conjunta la problemática del tránsito vehicular en los alrededores de los terminales portuarios del Callao.

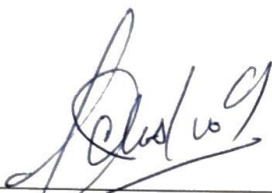
Siendo las 13:45 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 89 del Consejo de Usuarios de Puertos de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



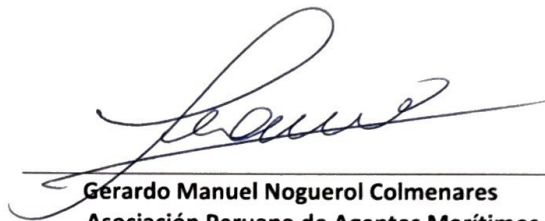
Carlos Alberto Molfino Piaggio
Asociación de Agentes de Aduana del Perú



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



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



Gerardo Manuel Noguero Colmenares
Asociación Peruana de Agentes Marítimos
– APAM



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



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