



Optimización del proceso de despacho de la carga fraccionada y carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Curso de Gestión Moderna de Puertos

Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Con el auspicio de la Autoridad Portuaria Nacional

Realizada por: David Antonio Chavez Manrique

OSITRAN

Perú

2023

Asesor: Hanz Vilcapoma Virrueta

Analista de Contratos Portuarios

OSITRAN

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Movimiento de carga en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, 2020	18
Gráfico 2 Movimiento de carga en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, 2021.	19
Gráfico 3 Movimiento de carga en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, 2022.	20
Gráfico 4 Movimiento de carga en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, período 2020 – 2022.	21
Gráfico 5 Composición del Sistema MOST.	37
Gráfico 6 Manual de usuario Agente Marítimo del Sistema MOST	45
Gráfico 7 Manual de usuario Agente Aduanas del sistema MOST	49
Gráfico 8 Módulo de Citas del Sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del Callao.	52
Gráfico 9 Copia impresa de Delivery Order relacionado a la carga fraccionada	54
Gráfico 10 Copia impresa de Delivery Order relacionado a la carga sólida a granel.	56
Gráfico 11 Zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao asignadas para el proceso de despacho carga fraccionada	60
Gráfico 12 Plano de flujo de Tránsito de Carga General del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao	62
Gráfico 13 Ingreso del transportista a la Zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	65
Gráfico 14 Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao	66
Gráfico 15 Programación de Carriles de la Zona Antepuerto de Carga General del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	67
Gráfico 16 Revisión visual del camión y carreta en la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito.	68
Gráfico 17 Monitor del personal encargado de la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	69
Gráfico 18 Traslado de transportista desde la Zona Antepuerto hacia la Zona pre-balanza del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	70
Gráfico 19 Revisión visual al Delivery Order impreso y los documentos del conductor en la Zona pre-balanza del Terminal Portuario Multipropósito.	71
Gráfico 20 Copia de Delivery Order impreso con firma, rúbrica y huella dactilar de Agente de Aduanas.	73
Gráfico 21 Ingreso del transportista a la balanza ubicada en la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	74
Gráfico 22 Pesaje del camión en la balanza de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	75
Gráfico 23 Transportista desactiva tranquera de balanza para trasladarse a la Zona de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	76
Gráfico 24. Ticket de ingreso entregado al transportista en la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	77

Gráfico 25 Transportistas se trasladan desde la Zona de pesaje de ingreso hacia la Zona de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	78
Gráfico 26 . Maniobra y entrega de la carga fraccionada sobre la carreta del camión.	79
Gráfico 27 Tarjadores asignados por la empresa APM Terminals Callao S.A. en Zonas de despacho.....	80
Gráfico 28 Proceso de tarja de la carga fraccionada despachada.	80
Gráfico 29 Ticket de ingreso con firma y sello del Agente de Aduanas y el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. en la Zona de despacho.	81
Gráfico 30 Transportistas realizando la trinca de la carga fraccionada en la carreta del camión.	82
Gráfico 31 Proceso de pesaje en las balanzas ubicadas en la Zona de pesaje de salida del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	83
Gráfico 32 Zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao asignadas para el proceso de despacho carga sólida a granel.	85
Gráfico 33 Plano de flujo de Tránsito de Carga General del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	87
Gráfico 34 Ingreso del transportista a la Zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	91
Gráfico 35 Programación de Carriles de la Zona Antepuerto de Carga General del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	92
Gráfico 36 Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	93
Gráfico 37 Revisión visual del camión y tolva en la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito.....	94
Gráfico 38 Verificación de presencia de camiones en los carriles de la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	95
Gráfico 39 Traslado de transportista desde la Zona Antepuerto hacia la Zona pre-balanza del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	96
Gráfico 40 Revisión visual al Delivery Order impreso y los documentos del conductor en la Zona pre-balanza del Terminal Portuario Multipropósito.....	97
Gráfico 41 Copia de Delivery Order impreso con firma, rúbrica y huella dactilar de Agente de Aduanas.....	99
Gráfico 42 Ingreso del transportista a la balanza ubicada en la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	99
Gráfico 43 Pesaje del camión en la balanza de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	100
Gráfico 44 Transportista desactiva tranquera de balanza para trasladarse a la Zona de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	101
Gráfico 45 Ticket de ingreso entregado al transportista en la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	101
Gráfico 46 Transportistas se trasladan desde la Zona de pesaje de ingreso hacia la Zona de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	102
Gráfico 47 Maniobra y entrega de la carga sólida a granel sobre la tolva del camión.....	103
Gráfico 48 Tarjadores asignados por la empresa APM Terminals Callao S.A. en Zonas de despacho de carga sólida a granel.....	103
Gráfico 49 Proceso de tarja de la carga sólida a granel despachada.	104

Gráfico 50 Ticket de ingreso con firma y sello del Agente de Aduanas y el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. en la Zona de despacho.	105
Gráfico 51 Proceso de pesaje en las balanzas ubicadas en la Zona de pesaje de salida del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	106
Gráfico 52 Reunión en las oficinas de la Autoridad Portuaria Nacional entre representantes de APM Terminals Callao S.A. Gremio de Transportistas, APN y OSITRAN.....	108
Gráfico 53 APM Terminals Callao S.A. atribuye la congestión de las vías externas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao a la falta de espacio para el estacionamiento de camiones y falta de ordenamiento de las vías externas.....	110
Gráfico 54 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dispone medidas para el ingreso de camiones al puerto del Callao	111
Gráfico 55 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dispone medidas para el ingreso de camiones al puerto del Callao.	112
Gráfico 56 APN promueve la ampliación del control vehicular en los alrededores del puerto del Callao para agilizar el tránsito en la zona.	112
Gráfico 57 Centro de Control de la Autoridad Portuaria Nacional ubicado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	113
Gráfico 58 Caso 1 – Usuarios no pueden retirar su carga debido a que APM Terminals Callao S.A. no asignó recursos para realizar el despacho programado de carga fraccionada.	116
Gráfico 59 Caso 2 – APM Terminals Callao S.A. comunica inoportunamente a usuarios la reprogramación del despacho de carga fraccionada debido a falta de recursos.....	118
Gráfico 60 Caso 3 - Usuarios no pueden retirar su carga debido a que APM Terminals Callao S.A. no asignó recursos para realizar el despacho programado de carga fraccionada.....	120
Gráfico 61 Caso 4 – Transportistas no pueden ingresar para retirar la carga sólida a granel debido a problemas de coordinación interna por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.....	123
Gráfico 62 Caso 5 - Despacho de carga sólida a granel paralizado debido a problemas de coordinación y comunicación interna por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.....	126
Gráfico 63 Caso 6 - Despacho de carga fraccionada paralizado debido a problemas de coordinación y comunicación interna por parte de la empresa APM Terminals Callao.	129
Gráfico 64 Primer caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.	136
Gráfico 65 Segundo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.	140
Gráfico 66 Tercer caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.	141
Gráfico 67 Cuarto caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.	143

<i>Gráfico 68 Quinto caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.</i>	145
<i>Gráfico 69 Sexto caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.</i>	147
<i>Gráfico 70 Séptimo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.</i>	150
<i>Gráfico 71 Octavo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.</i>	153
<i>Gráfico 72 Noveno caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.</i>	154
<i>Gráfico 73 Décimo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.</i>	156
<i>Gráfico 74 Décimo primer caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.</i>	158
<i>Gráfico 75 Décimo segundo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.</i>	159
<i>Gráfico 76 Caso de usuario que no puede retirar su carga debido a demoras por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. para autorizar el ingreso de los transportistas a la Zona de despacho</i>	162
<i>Gráfico 77 Caso de usuario perjudicado con sobrecosto por uso de área operativa debido a demoras por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. para autorizar el ingreso de los transportistas a la Zona de despacho.</i>	164
<i>Gráfico 78 Caso 1 –Transportista es obligado a retirarse del Terminal Portuario Multipropósito por presunto registro ilegible de la huella dactilar del Agente de Aduanas en el Delivery Order</i>	169
<i>Gráfico 79 Caso 2 – Gremio de Transportistas solicita intervención de Autoridades debido a casos recurrentes de transportistas obligados a retirarse del Terminal Portuario Multipropósito por presunto registro ilegible de la huella dactilar en el Delivery Order.....</i>	172

Gráfico 80 Gremio de Transportistas solicita a las Autoridades intervenir ante la medida adoptada por la empresa APM Terminals Callao S.A. que impone a los usuarios registrar de forma manual en el Deilvery Order información ya registrada en el Sistema MOST.	174
Gráfico 81 Campos del sistema weighbridge completados manualmente por el balancero de la empresa APM Terminals Callao S.A.	178
Gráfico 82 Transportistas esperando que llegue maquinaria a la Zona de despacho ser atendidos por la empresa APM Terminals Callao S.A.....	179
Gráfico 83 Caseta de tarjador vacía en durante operación de despacho en muelle 3 del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	181
Gráfico 84 Puntos donde puede colocarse los repetidores de WiFi implementados en las zonas de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	182
Gráfico 85 Problemas en la tarja por falta de señal en los equipos electrónicos Handheld.....	184
Gráfico 86 Handheld marca Zebra con soporte OMNII XT15 usado por la empresa APM Terminals Callao S.A para realizar la tarja.	185
Gráfico 87 Soporte OMNII XT15 de Handheld marca Zebra discontinuado.....	185
Gráfico 88 Sistema operativo de Handheld desactualizado.	186
Gráfico 89 Autorización de retiro de carga fraccionada asociado al camión de placa B7B-910187	
Gráfico 90 Error en la tarja vinculada al despacho de carga fraccionada asignado al camión de placa B7B-910.....	189
Gráfico 91 Error en la carga despachada al camión de placa B7B-910.	190
Gráfico 92 Coordinaciones entre el personal operativo de APM Terminals Callao S.A. debido al error en la tarja de la carga despachada al camión de placa B7B-910.	191
Gráfico 93 Transportista, Agente de Aduanas y personal de APM Terminals Callao S.A. dirigiéndose a realizar el examen toxicológico.....	191
Gráfico 94 Queja del gremio de transportistas por los perjuicios económicos generados por la empresa APM Terminals Callao S.A. debido a los errores en la tarja.....	193
Gráfico 95 Queja del gremio de transportistas y Agente de Aduanas por los perjuicios económicos generados por la empresa APM Terminals Callao S.A. debido a los errores en la tarja.	195
Gráfico 96 Transportistas imposibilitados de salir de la zona de despacho por problemas en la tarja por falta de señal en los equipos electrónicos Handheld.	197
Gráfico 97 Campos del sistema weighbridge completados manualmente por el balancero de la empresa APM Terminals Callao S.A.	201
Gráfico 98 Transportistas reportan robos en las vías de acceso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.....	218
Gráfico 99 Gremio de Transportistas reportan robos de sus agremiados debido a demoras en el ingreso al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.	219
Gráfico 100 Notificación de Infracción emitida por la Municipalidad Provincial del Callao contra la empresa APM Terminals Callao S.A.	221
Gráfico 101 Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	223

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Ranking de los Terminales Portuarios más importantes del Perú, por movimiento de carga, 2020 - 2022	17
Cuadro 2 Proceso de validación y aprobación de la información y/o documentación de la nave en el TOS (MOST), previo al retiro de la carga.....	46
Cuadro 3 Proceso de validación y aprobación de la información y/o documentación de la carga en el TOS (MOST), previo al retiro de la carga.....	47
Cuadro 4 Proceso de validación de la información y/o documentación sustentatorios para el retiro de la carga.	48
Cuadro 5 Proceso de registro y validación de la información y/o documentación, previo al retiro de la carga	50
<i>Cuadro 6 Proceso de flujo de camiones y personas responsables de realizar el proceso operativo de despacho de la carga fraccionada</i>	<i>63</i>
<i>Cuadro 7 Proceso de flujo de camiones y personas responsables de realizar el despacho de la carga sólida.....</i>	<i>89</i>
<i>Cuadro 8 Costo logístico incurrido por consignatario y/o receptor para recibir la carga en su local.</i>	<i>204</i>
<i>Cuadro 9 Porcentaje de contaminantes para diferentes tipos de motor de combustión interna.</i>	<i>211</i>
Cuadro 10 Cantidad de gCO ₂ /km recorrido para distintos tipos de vehículos.	211
<i>Cuadro 11 Cantidad de gramos de CO₂/km de recorrido urbano.</i>	<i>212</i>
<i>Cuadro 12 Listado de sanciones del Reglamento de Seguridad de APM Terminals Callao.....</i>	<i>216</i>
<i>Cuadro 13 Costo de implementación del sistema de gestión de acceso y sistema OCR en la puerta 2 del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao asignado para el ingreso y salida de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.....</i>	<i>243</i>

AGRADECIMIENTOS

A mis padres que siempre apoyaron mi vocación por el ámbito marítimo-portuario.

A las Autoridades de mi país que me dieron la posibilidad de participar en este importante curso de nivel internacional.

Al ingeniero Hanz Vilcapoma quien de manera desinteresada y con su nivel profesional, fue mi asesor durante la elaboración de la presente monografía, orientándome con sus conocimientos académicos.

I RESUMEN INFORMATIVO

El presente trabajo de investigación monográfico, realizado como conclusión del Curso de Gestión Moderna de Puertos, perteneciente al Programada de Capacitación Portuaria “Train for Trade” de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (en adelante, UNCTAD), se centra en el estudio de los procesos establecidos por la empresa APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APM Terminals o Concesionario) para llevarse a cabo las operaciones de despacho (entrega) de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, administrado por la referida empresa; ello, con el fin de determinar la situación actual de estos procesos respecto a los diferentes flujos existentes, su ordenamiento y control, así como su incidencia en los usuarios y en la comunidad que lo rodea; asimismo, se tiene como objetivo proponer un plan de mejora que permita optimizar los procesos de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, y, de esta manera, lograr una fluidez del tráfico sostenida en el tiempo que permita contribuir con el desarrollo competitivo y sostenible del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Para ello, se empezará describiendo la justificación que da lugar a la realización de esta monografía, para luego desarrollar el análisis del contexto y los flujos del tráfico de camiones en el Terminal Norte Multipropósito y en las vías de acceso del puerto del Callao y a continuación desarrollar la investigación y análisis actual del tema en cuestión, incluyendo reuniones con los usuarios (agentes de aduanas, empresas de transportes, importadores, entre otros) y los gremios que los representan, análisis de flujos por tipos de carga, el impacto medioambiental tanto para el puerto como para la sociedad que lo rodea, y su relación con los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), los siniestros y accidentes potenciales, el consecuente congestionamiento, y luego en las conclusiones plantear las soluciones encontradas para que dicho ordenamiento y control sea posible en el Puerto del Callao.

II JUSTIFICACIÓN

Actualmente hay insatisfacción y preocupación de los usuarios (camioneros, importadores, agentes de aduana y agentes marítimos) del Terminal Portuario Multipropósito del Puerto del Callao respecto al tiempo que le toma a la empresa APM Terminals Callao S.A. para realizar el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, toda vez que, según lo manifestado por los usuarios, principalmente por los camioneros y los agentes de aduana, un camión que ingresa al Terminal Portuario suele esperar largas horas para que el personal de APM Terminals Callao S.A. le entregue la carga de sus clientes (importadores), lo cual, estaría generándoles perjuicios económicos, así como perjuicios contra la salud y bienestar de los camioneros, quienes han llegado a permanecer hasta 10 horas dentro del Terminal Portuario sin poder bajar del camión para ingerir alimentos, asearse, usar los SS.HH y/o descansar, toda vez que por medidas de seguridad implementadas por la empresa APM Terminals Callao S.A. dichas actividades están prohibidas y sujetas a sanciones, y además, los camioneros quedan expuestos a las emisiones y contaminación generados por los camiones que mantienen encendido el motor o, en su defecto, son encendidos y apagados constantemente mientras avanzan por las zonas del Terminal Portuario Multipropósito.

Aunado a ello, los pobladores del puerto del Callao han manifestado al alcalde de la Municipalidad del Callao su preocupación por los daños contra la salud y la contaminación del medio ambiente debido a las emisiones de los camiones que ingresan de manera conglomerada y lenta al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo cual, guardaría relación con lo señalado en los reportes de gases de efecto invernadero y reportes de calidad ambiental elaborados por las Autoridades competentes, así como con los problemas antes mencionados relacionados con las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel. Con base a lo antes mencionado, se tiene que los problemas relacionados a las operaciones de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel estarían generando perjuicios económicos, contra el medio ambiente y contra la salud y bienestar que repercuten contra la eficiencia, sostenibilidad y competitividad del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, por lo cual, a consideración del suscrito resulta altamente relevante abordar dichos problemas como tema monográfico del Curso de Gestión Moderna de Puertos de la UNCTAD con el fin de establecer propuestas de mejora, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la ONU, que permitan a la empresa APM Terminals Callao S.A, a las Autoridades competentes y a las partes involucradas en el desarrollo, competitividad y sostenibilidad del Terminal

Norte Multipropósito, así como del puerto del Callao, para tomar las medidas que consideren pertinentes a partir de las conclusiones y recomendaciones a ser desarrolladas en el presente trabajo monográfico.

III ANTECEDENTES Y CONTEXTO

En los últimos años, el comercio internacional ha crecido a un ritmo mayor que el producto interno bruto mundial. Ese crecimiento ha sido impulsado por la reducción de las barreras arancelarias, la internacionalización de la producción y la disminución de los costos de transporte.

Con una cuota cercana al 90% del comercio global, el traslado de mercancías por vía marítima es el preferido para acceder a los mercados externos. Se estima que en los últimos 20 años, el volumen de movimientos se duplicó, es por eso que tanto empresas privadas, como los mismos Estados, están invirtiendo gran parte de sus presupuestos en el mercado portuario, tanto generando nuevas terminales, así como también construyendo nuevas naves y maquinarias, para poder responder a las demandas del mercado.

El incremento de las importaciones y exportaciones hacen que los Terminales Portuarios tengan la necesidad de mejorar su eficiencia y productividad, agilizando sus procesos para operar la mayor cantidad de mercancía en el menor espacio y tiempo posible. Esta tarea, requiere de múltiples procesos y recursos coordinados, para poder brindar un servicio confiable y optimizado; ante esta necesidad, surgen los sistemas integrales llamados TOS (Terminal Operating System o Sistemas Operativos de Terminales).

Sistemas Operativos de Terminales (TOS)

Los TOS son ecosistemas tecnológicos, utilizados para administrar las operaciones comunes a la operativa portuaria, tal como la administración de movimientos, gestión de clientes, facturación, gestión de naves y la carga, permisos de descarga y despacho, ordenamiento y control de camiones y muchísimas más operaciones.

El Terminal Portuario es el lugar de encuentro de una increíble gama de entidades que compiten y cooperan entre sí. El TOS debe satisfacer las necesidades de todas estas entidades, a través de diferentes usuarios, para que puedan cooperar entre sí con el fin de que el Terminal Portuario pueda ofrecer un servicio de calidad a los clientes que operan en ella. Debido a la gran cantidad de actores y las grandes diferencias que pueden existir entre diferentes países o diferentes situaciones geográficas, las implementaciones de TOS no son algo simple, sino que se necesitan meses, que pueden superar el año, para lograr que el Terminal Portuario integre todos sus procesos

y los usuarios tengan el conocimiento necesario para poder utilizarlo de manera coherente y eficiente.

Algunos de los sistemas más conocidos son los desarrollados por la empresa CETUS LABS creadora del TOS Octopi (para Terminales Multipropósito), la empresa JADE LOGISTICS creadora del TOS Master Terminal (para Terminales Multipropósito), la empresa NAVIS creadora del TOS Navis N4 (para Terminales especializadas en contenedores) y actual propietaria de los TOS Octopi y Master Terminal, la empresa CYBER LOGITEC creadora del TOS OPUS Terminal (para Terminales Multipropósito), entre otras empresas que han desarrollado herramientas diseñadas para administrar puertos, agilizando sus procesos, generando grandes ahorros a los Terminales.

En esa misma línea, debido al dinamismo per se del sector portuario, se presentan cambios constantes que afectan a toda la organización y comunidad portuaria, prueba de ello son los cambios que se producen en el tráfico marítimo y la manipulación de la carga, tales como: concentración de operadores, crecimiento del tráfico de carga, comercio electrónico, fabricación de equipos portuarios altamente especializados y productivos, entre otros; siendo imperativo que los puertos actúen de manera eficiente con el objetivo de reducir los costos logísticos incurridos en el comercio exterior que, de acuerdo con el estudio denominado Cadenas Logísticas 2021 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Banco Interamericano de Desarrollo , 2021), en los últimos 10 años se han presentado diversos cambios en la dinámica del comercio exterior, producción, infraestructura y servicios de transporte y logística. Dándose así una nueva transformación del sector logístico, producto de la optimización de operaciones y procesos, nuevas necesidades nacionales e internacionales, así como la innovación en tecnología, nuevos combustibles y flotas de vehículos más eficientes y rentables, entre otros.

Dentro de ese orden de ideas, se tiene que el sector portuario cumple un rol importante en la competitividad del comercio exterior de un país; de hecho, aproximadamente el 92% del intercambio comercial de Perú se realiza a través de los puertos marítimos, lo que pone en evidencia la importancia del sector portuario como un sector estratégico para el comercio exterior, así como para el devenir de la economía del país.

Puerto del Callao y su participación en el Comercio Exterior del Perú

Según la definición de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional de Perú, un puerto es una localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde

se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticas, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.

Los puertos son considerados como puntos de entrada y salida del comercio exterior de cada país, los cuales se encuentran en estrecha vinculación con las ciudades que los rodea; debido a ello, es que resulta común hablar de las relaciones entre la urbe y la infraestructura marítima-portuaria que también forma parte de la ciudad.

Al respecto, en el artículo 6 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional de Perú que tiene como objeto y finalidad regular las actividades y servicios brindados en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional, se señala que todos los puertos y terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional de Perú se clasifican tomando en consideración cuatro características, las cuales se indican a continuación:

- **Por su titularidad**, pueden ser privados o públicos;
- **Por su actividad**, pueden ser especializados o multipropósito. Al respecto, resulta pertinente señalar que, mientras que los terminales portuarios de uso público se caracterizan por ser multipropósito, los terminales privados son en su mayoría especializados, sobre todo en el tráfico de minerales, hidrocarburos, gas y químicos;
- **Por su alcance**, pueden ser nacionales o regionales y;
- **Por su ubicación**, pueden clasificarse en marítimos, fluviales o lacustres.

En esa misma línea, el Plan Maestro del Terminal Portuario del Callao (en adelante, Plan Maestro) elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional y publicado en el 2010, señala, entre otros aspectos, especificaciones para el negocio de Carga General, las cuales se indican a continuación:

- Dotar al Terminal Portuario del Callao de las facultades de equipamiento e infraestructura suficientes para mejorar su eficiencia y rentabilidad, a través de la modernización del área de amarradero que permita naves post-panamax, y a su vez, con una profundidad de hasta 14 metros.
- Lograr que el Terminal Portuario del Callao sea el Puerto HUB (puerto principal de distribución de carga que permite al cliente reducción de

costes y aumento del movimiento de la mercancía) de la costa oeste de Sudamérica.

- Mejorar del pavimento para Carga General y Rodante (21,536 m2), incluyendo el área del Centro Deportivo Chaparral.
- Adquirir 2 grúas móviles para el amarradero D.
- Convertir la Zona 4, Zona 4-A, Anexo 10 y Almacén 9 en una zona para recepcionar carga general, demoliendo sus antiguas construcciones, logrando un total de 107,500 m2.
- Implementar un Sistema para Terminales Portuarios que integre y automatice el funcionamiento de la carga general, todo esto a través de un Sistema Operativo para Terminales (TOS) que agilice la descarga y despacho de mercancías, y a su vez permita obtener trazabilidad de la carga que ingresa al país.

En esa línea, teniendo en cuenta las características tipificadas en el artículo 6 de la Ley N° 27943 y, conforme a lo señalado en el Plan Maestro del Terminal Portuario del Callao, el puerto del Callao se clasifica como un puerto marítimo de titularidad público, de actividad multipropósito, de uso general y de alcance nacional.

Asimismo, según lo manifestado por Favio Leon Lecca, presidente de la Asociación Peruana de Operadores Portuarios (2023), el puerto del Callao concentra el 90% del volumen de carga del país. Esto se condice con los datos estadísticos de la Autoridad Portuaria Nacional, referidos a que durante el período 2020 – 2022 los 5 Terminales Portuarios más importantes del Sistema Portuario del Perú, por movimiento de carga, fueron: El Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, Terminal Portuario Shougan Hierro Perú, Terminal Portuario de Contenedores del puerto del Callao – zona sur, Terminal Portuario Multiboyas Refinería la Pampilla y Terminal Portuario de Matarani, conforme se muestra en el Cuadro N°1.

Cuadro 1 Ranking de los Terminales Portuarios más importantes del Perú, por movimiento de carga, 2020 - 2022

Terminal Portuario	Actividad	Tráfico	Titularidad	Administración (Empresa)
Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao	Multipropósito	Carga General (Graneles sólidos y líquidos, fraccionada, rodante) y Contenedores	Público	APM Terminals Callao S.A.
Terminal Portuario Shougan Hierro del puerto de Ica	Especializado	Mineral	Privado	Shougan Hierro Perú
Terminal Portuario de Contenedores del puerto del Callao – zona sur	Especializado	Contenedores	Público	DP World Callao S.R.L.
Terminal Portuario Multiboyas Refinería La Pampilla	Especializado	Hidrocarburos	Privado	Repsol
Terminal Portuario de Matarani del puerto de Mollendo	Multipropósito	Carga General (Graneles sólidos y líquidos, fraccionada, rodante) y Contenedores	Público	TISUR

Fuente: Boletín Anual – Estadísticas Portuarias 2020 - 2022 (APN).

Según el *Boletín Anual de Estadísticas Portuarias* publicado por la Autoridad Portuaria Nacional correspondiente al período 2020 – 2022, el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao es el más representativo por haber movilizado la mayor cantidad de carga, en comparación con el resto de Terminales Portuarias señalados precedentemente en el Cuadro N°1, siendo los contenedores, la carga sólida a granel y la carga fraccionada los principales tipos de carga que más se movizaron en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao durante el período antes mencionado, lo cual, se condice con lo manifestado por la empresa APM Terminals Callao S.A. en su *Plan de Negocios* correspondiente al mismo período, conforme se muestra en el Gráfico N°1, Gráfico N°2, Gráfico N°3 y Gráfico N°4.

Gráfico 1 Movimiento de carga en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del



Callao, 2020

Fuente: Plan de Negocios 2020 (APM Terminals Callao S.A.)

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°1, se tiene que, en el 2020, la carga contenerizada, la carga sólida a granel y la carga fraccionada han sido los principales tipos de carga que se ha movilizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, pese a que en ese año el comercio exterior y el sector portuario en general fueron duramente golpeados por la pandemia del COVID-19.

No obstante ello, como se puede ver en el Grafico N°1, incluso el movimiento de la carga fraccionada mantuvo un alto índice de participación, a pesar de que, las fábricas y puertos ubicados en el continente asiático, de donde proviene el 100% de la carga fraccionada que ingresa al Perú, tuvieron continuos y prolongados cierres debido a los contagios y decesos de personas por el COVID-19, conforme a lo señalado en el *Informe Especial COVID-19* (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2020) referido a los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística, sumado a la escasa oferta de naves para cubrir la demanda internacional del transporte de carga, conforme a lo señalado en el *Informe sobre el Transporte Marítimo* (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo [UNCTAD] 2022).

Gráfico 2 Movimiento de carga en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, 2021.



Fuente: Plan de Negocios 2021 (APM Terminals Callao S.A.)

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°2, se tiene que, en el 2021, la carga contenerizada, la carga sólida a granel y la carga fraccionada fueron los principales tipos de carga que se ha movilizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Asimismo, en el 2021 la cantidad de carga fraccionada movilizada en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao tuvo un incremento de más del 45% con relación

al 2020, seguido por la carga contenerizada que tuvo un aumento de más del 9% con relación al 2020, mientras que la carga sólida a granel tuvo un descenso de casi el 3% con relación al 2020.

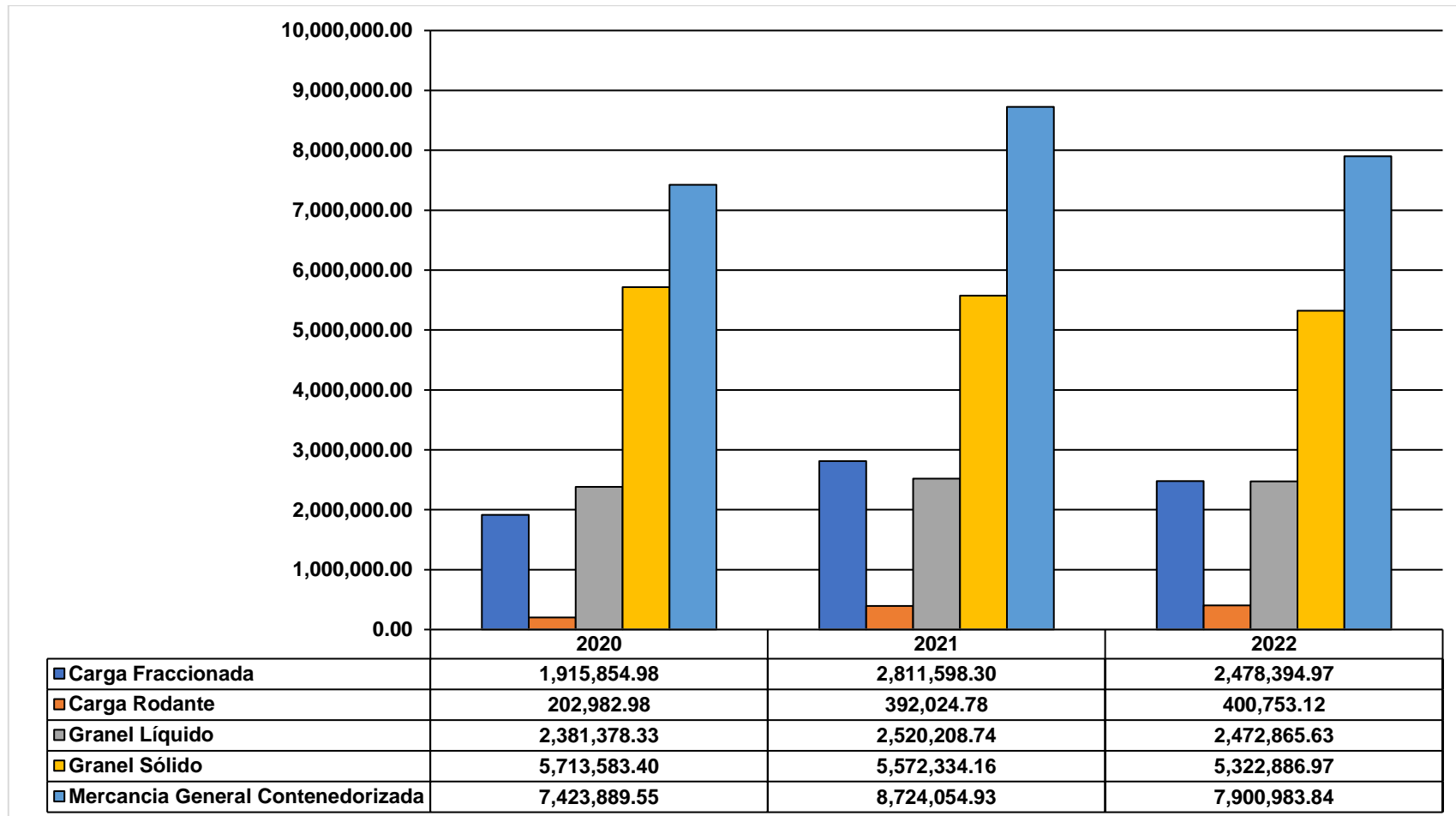
Gráfico 3 Movimiento de carga en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, 2022.

Fuente: Plan de Negocios 2022 (APM Terminals Callao S.A.)



De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°3, se tiene que, en el 2022, la carga contenerizada, la carga sólida a granel y la carga fraccionada fueron los principales tipos de carga que se ha movilizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao. Asimismo, en el 2022 la cantidad de carga contenerizada movilizada en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao tuvo un aumento de cerca del 2% con relación al 2021, mientras que la carga sólida a granel y la carga fraccionada tuvieron un descenso de casi el 5% y 12% con relación al 2021.

Gráfico 4 Movimiento de carga en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, período 2020 – 2022.



Fuente: Boletín Anual – Estadísticas Portuarias 2020 - 2022 (APN).

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°4, se tiene que, en los últimos 3 años, los tres tipos de carga que más se movilizaron en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao fueron la carga contenerizada, la carga sólida a granel y la carga fraccionada, y además, en el 2021 la carga contenerizada y la carga fraccionada tuvieron un incremento en su movimiento del 18% y 47%, respectivamente, en comparación con el 2020, mientras que en el 2022 tuvieron un incremento en su movimiento del 6% y 29%, respectivamente, en comparación con el 2020.

Por su parte, durante el foro *20 años de desarrollo portuario en el Perú, avances y desafíos* organizado por la Autoridad Portuaria Nacional, el expresidente de su directorio, Manuel Hinojosa López, dio a conocer que *alrededor de 3,607 camiones en promedio ingresan y salen del puerto del Callao diariamente*. No obstante, el expresidente de la APN precisó que, *al cierre de 2022, esta cifra ascendía a 4,062 camiones, lo que muestra un aumento del 12.6% en comparación con 2020* (Autoridad Portuaria Nacional [APN] 2023), lo que evidencia un incremento notorio de las unidades de carga, es decir los camiones, que circulan por la provincia del Callao durante los últimos años.

1 Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao

Un Terminal Portuario es “una unidad operativa de un puerto, que cuenta con las condiciones para brindar servicios portuarios, y posee facultades como la infraestructura, áreas de depósito y vías internas de transporte para fines de comercio marítimo” (Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley N° 27943, 2003, p.10).

En esa línea, se tiene que el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao es uno de los ocho Terminales Portuarios de uso público adjudicados por el Estado de la República del Perú mediante Asociaciones Público-Privadas (APP) que actualmente opera y brinda diversos servicios a las naves y la carga que le son solicitados por los usuarios.

El diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario Multipropósito fue adjudicado por el Estado de la República del Perú en calidad de Concedente, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria Nacional, a la empresa APM Terminals Callao S.A. en calidad de Concesionario, mediante Contrato de Concesión que fue suscrito por ambas partes en la fecha 11 de mayo de 2011, por un período de 30 años.

El inicio de la explotación del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao se produjo el 1 de julio de 2011, fecha en la cual el Concedente, representado por la Autoridad Portuaria Nacional y el Concesionario suscribieron el Acta de Entrega de los Bienes del

Concedente. Desde esa fecha, la empresa APM Terminals Callao S.A. debe brindar los servicios a las naves y la carga que le soliciten los usuarios, en los términos y condiciones dispuestos en el marco contractual y de las Leyes y Disposiciones Aplicables que regulan el Contrato de Concesión del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, de conformidad con sus obligaciones tipificadas en el Contrato de Concesión.

El Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao cuenta con diferentes bienes (equipos, áreas, infraestructura) destinados para la atención de las naves y la carga contenerizada, carga sólida a granel, carga fraccionada, carga rodante y carga líquida a granel. Al respecto, debemos precisar que, al tratarse de un Terminal Portuario Multipropósito, el uso de algunos bienes no es exclusivo para la atención de un tipo de nave o carga en específico, como es el caso de los amarraderos, las zonas de acopio y almacenamiento, antepuerto, gates, balanzas y algunos equipos de izaje y transferencia de la carga, entre otros.

Para ser más exactos, los principales bienes del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para la atención de las naves y la carga general son los indicados a continuación:

- 11 amarraderos, de los cuales, ocho amarraderos (1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, 4B) tienen una profundidad de 10 metros, dos amarraderos (5A, 5B) tienen una profundidad de 12 metros y un amarradero (11A) tiene una profundidad de 15 metros;
- 8 zonas de acopio y almacenamiento con una capacidad total de 12,000,000 toneladas métricas de carga general
- 8 gates con sus respectivas plataformas de pesaje (balanzas) para el ingreso y salida de camiones y carga general.
- 1 antepuerto segmentado en 11 carriles con una capacidad total de hasta 60 camiones.

2 Carga Fraccionada

Conceptualmente se entiende por carga fraccionada al cargamento o tipo de mercancía que no se transporta de manera contenerizada y que, al mismo tiempo, su transporte es diferente al empleado para los tipos de carga a granel sólido, granel líquido y rodante; además, debido a su forma de presentación, su manipulación puede realizarse por elevación (lift on – lift off) mediante el uso de grúas, carretillas elevadoras o montacargas (Forklift) y Reachstackers; asimismo, debido a su forma de presentación y a su forma de su

manipulación, pueden ser atendidos en Terminales Portuarios Multipropósito o Polivalentes, los cuales se adaptan a los requerimientos de este tipo de carga para optimizar los trabajos y prestar el mejor servicio a las mercancías que forman parte de la carga fraccionada, tales como: productos de fierro y acero como bobinas, tuberías, alambρόn, planchas, varillas, fertilizantes en bolsones, cemento en bolsones, equipo industrial, maquinaria, cajonería, entre otros.

3 Proceso de despacho de la carga fraccionada en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao

3.1 Marco Legal

En el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao se atienden diversos tipos de carga, tales como, contenedores, carga sólida a granel, carga fraccionada, carga líquida a granel y carga rodante. Conforme a lo mostrado precedentemente en las Ilustraciones N° 1, 2, 3 y 4, la carga fraccionada, materia del presente trabajo de investigación, es el tercer tipo de carga, después de los contenedores y la carga sólida a granel, que más se moviliza en este Terminal Portuario.

Asimismo, resulta pertinente señalar que el 100% de la carga fraccionada que ingresa al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao es de importación, es decir, que las actividades que se realizan en función a los servicios brindados a este tipo de carga están vinculadas a las operaciones de descarga y despacho. En ese orden de ideas, con la finalidad de poner en contexto respecto a las actividades realizadas, así como a los hechos que ocurren como parte del proceso de despacho de la carga fraccionada implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A, describiremos cada una de las actividades administrativas y operativas que vienen siendo realizadas por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. y los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Para ello, debemos empezar identificando el marco legal que regula el funcionamiento operativo y administrativo de las actividades relacionadas al proceso de despacho de la carga fraccionada en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao. Al respecto, se tiene lo siguiente:

- Mediante la Ley N°27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, fue creada la Autoridad Portuaria Nacional, como Organismo Público Descentralizado (ahora Organismo Técnico Especializado, de acuerdo con lo establecido en la Ley N°29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, así como el Decreto Supremo

N°058-2011-PCM), encargada del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, financiera y facultad normativa por delegación del Ministro de Transporte y Comunicaciones;

- Mediante Resolución ministerial N°162-2001-MTC-15.15, de fecha 23 de abril de 2001, se aprobó el Reglamento Técnico para la elaboración de los Reglamentos Internos de las Entidades prestadoras que explotan la Infraestructura Portuaria de Uso Público del Perú;
- Mediante el artículo 2 del Decreto Supremo N°016-2005-MTC, se otorgó rango de Decreto Supremo a los procedimientos, requisitos y costos administrativos establecidos en la Resolución Ministerial N°162-2001-MTC-15.15 y establece la competencia de la Autoridad Portuaria Nacional;
- El artículo 16 del Reglamento Técnico aprobado por la Resolución Ministerial N°162-2001-MTC-15.15, establece que Las Entidades Prestadoras, cuando las circunstancias así lo requieran, podrán proponer la modificación o actualización de sus respectivos Reglamentos internos, para lo cual se deberá aplicar el procedimiento de aprobación establecido en el artículo 14 del referido Reglamento Técnico;
- El artículo 4 de la Resolución de Acuerdo de Directorio N°044-2016-APN/DIR, establece que todas las operaciones que se realizan en un Terminal Portuario de Uso Público deben estar contenidas en sus respectivos Reglamentos de Operaciones, sin importar la denominación del procedimiento que se utilice para tales efectos, por lo que la empresa APM Terminals Callao S.A. tiene la obligación de incorporar en su respectivo Reglamento de Operaciones, los procedimientos operativos correspondientes a las operaciones que se lleven a cabo en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, a los cuales les será de aplicación el procedimiento para la aprobación, modificación y/o actualización establecida en el mencionado Reglamento Técnico;
- Mediante Resolución de Gerencia General N° 486-2011-APN/GG de fecha 11 de octubre de 2011, la Autoridad Portuaria Nacional aprobó el Reglamento de Operaciones del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, modificado mediante las Resoluciones de Gerencia General N°458-2013-

APN/GG de fecha 30 de septiembre de 2013, N°267-2015-APN/GG de fecha 29 de mayo de 2015, N°358-2016-APN/GG de fecha 19 de julio de 2016, N°045-2018-APN/GG de fecha 26 de enero de 2018 y N°409-2018-APN/GG de fecha 12 de julio de 2018, respectivamente;

- De conformidad con la Ley N°27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N°003-2004-MTC, Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Portuaria Nacional, aprobado mediante Decreto Supremo N°034-2004-MTC y demás normas modificatorias y complementarias, mediante Resolución de Gerencia General N° 813-2019-APN/GG de fecha 22 de octubre de 2019 la Autoridad Portuaria Nacional aprobó la última modificación del Reglamento de Operaciones del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao (en adelante, ROP v5.2).

Con base a lo señalado en las viñetas precedentes, se tiene que el Reglamento de Operaciones vigente del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao es el ROP v5.2 aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional mediante Resolución de Gerencia General N° 813-2019-APN/GG de fecha 22 de octubre de 2019 que regula “el funcionamiento operativo y la prestación de los servicios en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao administrado y operado por la empresa APM Terminals Callao S.A. mediante el establecimiento de las normas generales que rige para el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. de las dependencias del área operativa, para las personas naturales o jurídicas, de derecho público o privado, que tengan acceso al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao o que soliciten los servicios que se brindan en el mismo” (ROP v5.2, artículo 2 Objetivo y artículo 3 Alcance, p.7)

Asimismo, el ROP v5.2 establece los derechos, obligaciones, atribuciones y responsabilidades de la empresa APM Terminals Callao S.A. y de los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, con la finalidad de asegurar que las operaciones realizadas en el referido Terminal Portuario se realicen,

- de manera segura para la vida humana, para la carga, para la nave y para las instalaciones portuarias;
- de manera eficiente, logrando la mejor optimización de la infraestructura portuaria y sus recursos;

ello, con la finalidad de que “los servicios brindados por la empresa APM Terminals Callao S.A. se efectúen con economía, eficiencia y seguridad, bajo los principios de continuidad, no discriminación, neutralidad y prohibición de subsidios cruzados, así como organizar el acceso a la utilización de los servicios y facilidades disponibles en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao” (ROP v5.2, artículo 2 Objetivo, p.7)

Al respecto, con relación al proceso de despacho de la carga fraccionada, el ROP v5.2 establece las funciones, responsabilidades y lineamientos que la empresa APM Terminals Callao S.A. y los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao deberán considerar, conforme se muestra a continuación:

3.2 Definiciones

Agente de Aduana: Persona natural o jurídica autorizada por el Estado, que representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga ante la Autoridad Aduanera.

Agente Marítimo: Persona jurídica constituida en el país, autorizada por la autoridad competente para intervenir, a designación del agente general o en representación de la empresa naviera o armador, en las operaciones de las naves en los terminales portuarios.

Almacenamiento: Servicio que consiste en el uso del Área Operativa para la permanencia de la carga.

Antepuerto: Espacio delimitado que forma parte del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao utilizado para el tránsito de camiones en espera para cruzar el control de balanza.

Área Operativa: Espacio delimitado dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao en el cual se moviliza y almacena la carga. Este espacio coincide con el área delimitada como zona PBIP.

Carga: Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para su transporte de un Puerto a otro se embarcan y estiban en una Nave.

Carga Lista: Carga que se encuentra disponible para su retiro, es decir, separada e identificada para ser entregada al consignatario o su representante, siempre que se cumplan los requerimientos aduaneros.

Contrato de Concesión: Es el Contrato para el Diseño, la Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Portuario Multipropósito del puerto

del Callao, celebrado entre el Estado Peruano y APMTC con fecha 11 de mayo de 2011, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2011-MTC.

Conocimiento de Embarque o Bill of Lading (B/L): Documento que acredita la posesión y/o propiedad de la carga.

Consignatario: Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso del documento de transporte.

Cuadrillas: Grupo de trabajadores portuarios asignados para una operación dentro de las instalaciones portuarias.

Junta Pre Operativa: Reunión de coordinación para que la empresa APM Terminals Callao S.A. establezca, previo al arribo, un Plan de Operaciones para aquellas Naves cuando sea necesario, a solicitud de la empresa APM Terminals Callao S.A. o del Agente Marítimo.

Leyes y Disposiciones Aplicables: Es el conjunto de disposiciones legales peruanas que regulan el presente Reglamento. Incluyen las normas con rango de ley, las normas emitidas por la APN, reglamentos, directivas y resoluciones que se encuentren vigentes y que sean dictadas por cualquier autoridad gubernamental competente.

Manifiesto de carga: Documento oficial presentado por el Agente Marítimo que recopila la información de toda la Carga que transporta la Nave. El manifiesto puede ser de Carga para el Puerto, Carga en tránsito o de transbordo.

Manipuleo: Se entiende como la acción física de mover la Carga en el marco de una operación.

Nave: Construcción naval destinada a navegar, que cuenta con propulsión y gobierno. Se incluyen sus partes integrantes y accesorios, tales como aparejos, maquinarias e instrumentos que, sin formar parte de la estructura de la misma, se emplean en su servicio tanto en el mar, río o lago, como en puerto.

Nota de Tarja: Documento mediante el cual se registra la Carga embarcada o descargada hacia o desde la Nave, que incluirá el estado de la misma. Este registro debe tener un soporte físico o electrónico, y podrá tener otras denominaciones dependiendo del tipo de Carga.

Orden de despacho: Se emplea en el caso de carga fraccionada para registrar información sobre el camión, chofer, número de bodega (en caso aplique), tipo de carga, autorización, condición en que se entrega la carga al transportista, así como cualquier otro

comentario relevante. Tanto en el caso de carga fraccionada como en el caso de carga rodante, graneles sólidos y líquidos, esta información podrá tener otro soporte y otra denominación.

Plan de operaciones: Documento mediante el cual se detallan las actividades específicas que se han previsto para la ejecución de las operaciones de carga y descarga de una Nave, en base a la información provista por el Agente Marítimo y a lo coordinado en la Junta Pre Operativa. La empresa APM Terminals Callao S.A. o el capitán de la Nave pueden modificar el Plan de Operaciones según las circunstancias, comunicando dichas modificaciones al Agente Marítimo, quien transmitirá la información a los interesados. En el caso de carga a granel sólida, las modificaciones serán comunicadas al consignatario o su representante.

Puerto: Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.

Recinto portuario: Espacio comprendido entre las obras de abrigo o línea externa de demarcación del área operativa acuática y el límite perimetral terrestre del área en que se ubican las instalaciones portuarias.

4 Funciones y Responsabilidades de la empresa APM Terminals Callao S.A

Es responsabilidad de la empresa APM Terminals Callao S.A. “planificar, coordinar, comunicar y ejecutar las operaciones, así como identificar, ubicar y custodiar la carga al interior del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao. Asimismo, es responsable de gestionar adecuada y oportunamente los recursos humanos espacios y equipamiento portuario, disponibles para las operaciones a realizar dentro del referido Terminal Portuario. Para ello, la Gerencia de Operaciones de la empresa APM Terminals Callao S.A. estará a cargo de planificar, coordinar, ejecutar y controlar todos los aspectos relacionados a las operaciones que se desarrollan en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, verificando el estricto cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento de Operaciones” (ROP v5.2, 2019, p.12 y 13)

Adicionalmente, como parte de sus funciones, la empresa APM Terminals Callao S.A. “es responsable de organizar el acceso y tránsito de los camiones que ingresen al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y, además, dosificará y programará la llegada de los camiones a la entrada del puerto, con el fin de garantizar la seguridad en las operaciones y procurar mantener un flujo de camiones continuo y eficiente al interior de modo

tal que le permita cumplir con los ratios de descarga programado en el Plan de Operaciones y la entrega de la carga a los usuarios según lo programado” (ROP v5.2, 2019, p.12 y 13)

En ese orden de ideas, se tiene que es responsabilidad de la empresa APM Terminals Callao S.A. brindar los servicios de manera ininterrumpida, las 24 horas durante los 365 días del año, con seguridad y de manera eficiente a quienes lo soliciten, dentro de la capacidad instalada del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, de acuerdo con lo convenido en el Contrato de Concesión. En ese sentido, ante la ocurrencia de fallas o eventualidades de carácter operativo o administrativo que puedan interrumpir la prestación de los servicios, la empresa APM Terminals Callao S.A. deberá tomar acción inmediata a fin de reiniciar las operaciones lo más pronto posible de acuerdo con la magnitud de la falla o eventualidad, considerando las limitaciones de recursos humanos.

5 Funciones y Responsabilidades de los Usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao

Es responsabilidad de los usuarios “solicitar los servicios mediante los medios de comunicación dispuestos por la empresa APM Terminals Callao S.A. respetando los tiempos límites incluidos en el Reglamento de Operaciones y coordinar la prestación de estos mediante correo electrónico o algún medio documentado. Para todos los efectos, el usuario que solicite los servicios que regula el referido Reglamento, será responsable por el pago de estos” (ROP v5.2, 2019, p.13 y 14)

“Al respecto, se considerará que, al solicitar la prestación de algún servicio, el usuario acepta las tarifas, términos y condiciones establecidos en el referido Reglamento, así como en el Reglamento de Tarifas y Políticas Comerciales de la empresa APM Terminals Callao S.A. y en el Listado de Precios y Recargos dispuesto por la referida empresa. Asimismo, el usuario asume la responsabilidad por el pago de los daños y perjuicios que ocasione a los bienes del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y de terceros” (ROP v5.2, 2019, p.13 y 14)

“Es responsabilidad del usuario proveer la logística necesaria que le corresponda para que se realice salida de la carga en forma eficiente, oportuna y segura, a fin de permitir a la empresa APM Terminals Callao S.A. cumplir con los Niveles de Servicio y Productividad establecidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, deberá asegurar que los camiones se encuentren en óptimas condiciones y cuenten con los permisos requeridos por la empresa APM Terminals Callao S.A. y por las Leyes y Disposiciones Aplicables. Asimismo, el usuario será responsable de asegurar que la carga que arribe al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao se encuentre debidamente identificada de conformidad con lo establecido

en el ROP v5.2, debiendo asumir la responsabilidad por cualquier pérdida o retraso que se genere derivada de la carga no identificada” (ROP v5.2, 2019, p.14)

“Durante el desarrollo de las operaciones, el usuario coordinará con el personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. utilizando los canales de comunicación establecidos por éste, con la finalidad de optimizar los flujos de salida de la carga. Ello implica, entre otros, que la empresa APM Terminals Callao S.A. dosificará y programará la llegada de los camiones a la entrada del puerto con el fin de cumplir con el ratio de descarga establecido en el Plan de Operaciones y mantener fluidez en la entrega de la carga a los usuarios” (ROP v5.2, 2019, p. 14)

Finalmente, “el usuario garantizará que toda la información presentada a la empresa APM Terminals Callao S.A. es congruente, veraz, válida y vigente. En ese sentido, si el usuario incumple la obligación antes descrita, la empresa APM Terminals Callao S.A. no asumirá responsabilidad alguna por las consecuencias derivadas de dicho incumplimiento” (ROP v5.2, 2019, p. 14)

6 Lineamientos para la Planificación y Coordinación de las Operaciones

Es responsabilidad de la empresa APM Terminals Callao S.A. “coordinar con los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, la prestación de los servicios en función a la carga fraccionada, incluyendo las actividades administrativas y operativas que forman parte de ellas. Asimismo, las empresas autorizadas por la empresa APM Terminals Callao S.A. que desarrollen actividades en las instalaciones, deben asignar una persona que coordine y supervise dichas labores y responda por el personal durante la ejecución de las operaciones, cuando atendiendo a la operación su participación sea necesaria.” (ROP v5.2, 2019, p. 27 y 28)

“La planificación de las operaciones se llevará a cabo con el fin de organizar, coordinar, asignar y controlar los recursos de la empresa APM Terminals Callao S.A. para los servicios que sean solicitados por los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao. Para ello, la empresa APM Terminals Callao S.A. es responsable de realizar las actividades indicadas a continuación:

- Planear y coordinar con los usuarios las disposiciones para el desarrollo de las operaciones de despacho de la carga fraccionada;
- Evaluar la magnitud de cada operación que pueda realizarse en paralelo a las operaciones de despacho de la carga fraccionada, incluyendo los recursos necesarios, posibilidades de congestión y medidas a adoptarse;

- Planear la cantidad de equipos, personal operativo y determinar el número de jornadas a emplear para efectuar las operaciones de despacho de la carga fraccionada en base a la información que el usuario debe remitir de acuerdo a lo establecido en el ROP v5.2 referidas a, entre otros aspectos, la fecha y hora en que enviará su flota de camiones para retirar la carga fraccionada y el o los períodos en los que realizará el retiro de su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao;
- Planear la asignación de zonas de almacenamiento;
- Planear la asignación del carril o carriles del antepuerto para el ingreso y espera de la flota de camiones que el usuario enviará para retirar su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao;
- Programar las operaciones de despacho de la carga fraccionada.

Asimismo, las comunicaciones entre la empresa APM Terminals Callao S.A. y los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao deben realizarse vía correo electrónico o cualquier otro medio documentado. Al respecto, resulta pertinente señalar que las referidas comunicaciones comprenderán aspectos relacionados a, entre otros, las operaciones de descarga, transporte, almacenaje y despacho de la carga fraccionada, así como cualquier requerimiento de los usuarios” (ROP v5.2, 2019, p. 28)

7 Lineamientos para la ejecución de las Operaciones de Descarga

“Antes de iniciar y durante las operaciones de descarga de la carga fraccionada, el personal de operaciones de la empresa APM Terminals Callao S.A. debe efectuar una inspección a la nave, con el propósito de revisar, entre otros aspectos, la condición de la carga y su estiba a bordo.

Asimismo, el capitán de la nave o su representante deberán entregar la carga sin daño o deterioro en su embalaje o evidencia de alteración en su contenido, caso contrario, la empresa APM Terminals Callao S.A. deberá dejar constancia de este hecho en el Damage Report y/o elevará un protesto informativo ante la Autoridad Portuaria Nacional, adjuntando las evidencias del hecho. Aunado a ello, la empresa APM Terminals Callao S.A. comunicará este hecho al Agente Marítimo o Consignatario de la carga y este deberá dar su conformidad y asumir la responsabilidad de la descarga en tales condiciones. Mientras no se cuente con la conformidad del Agente Marítimo no se descargará la carga y la empresa APM Terminals Callao S.A. no será responsable por ello.

Las operaciones de descarga de la carga fraccionada deben ser monitoreadas por la empresa APM Terminals Callao S.A. mediante una nota de verificación electrónica y por B/L” (ROP v5.2, 2019, p. 43)

8 Lineamientos para la ejecución de las Operaciones de Despacho

Para efectos de la entrega de la carga fraccionada, “es necesario que cada camión de los usuarios se encuentre equipado con parantes de seguridad a ambos lados debidamente contruidos y adheridos y asegurados al vehículo, tacos de madera y fajas u otro material de trinca. La empresa APM Terminals Callao S.A. puede impedir la atención a un determinado usuario cuyo camión no esté equipado con los elementos de seguridad antes mencionados o podrá disponer la desestiba de la carga que no esté debidamente trincada.

Para retirar la carga fraccionada y la carga sólida a granel con destino a los Depósitos Temporales o Almacenes de los importadores, el Agente de Aduana o el Depósito Temporal, según corresponda, deberá presentar previamente al área de facturación de la empresa APM Terminals Callao S.A. la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) y el Agente Marítimo deberá haber transmitido la Nota de Tarja electrónica, respectivamente.

La entrega de la carga fraccionada y carga sólida a granel de importación se hará efectiva siempre y cuando la carga se encuentre lista. Para ello, debe considerarse que la condición de *carga lista* variará según el tipo de operación de descarga, es decir, si la operación de descarga es directa a camión o no, conforme se indica a continuación:

- Si la operación de descarga es directa a camión, se considerará que la carga estará lista para ser entregada a los usuarios una vez que se inicia las operaciones de descarga de acuerdo con el Plan de Operaciones elaborado por la empresa APM Terminals Callao S.A;
- Si la operación de descarga no es directa a camión, se considerará que la carta estará lista para ser entregada a los usuarios al término de las operaciones de descarga, salvo que, por hechos que no son imputables a la empresa APM Terminals Callao S.A. como, por ejemplo, que la carga no sea claramente identificable, esta haya coordinado con los usuarios lo contrario.

Al respecto, es preciso señalar que es responsabilidad de los usuarios que su carga arribe al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao debidamente identificada. En ese sentido, la carga de los usuarios deberá ser identificable por código y/o deberá exhibir etiquetas indicando el nombre del consignatario, número de B/L, descripción completa y

medidas de la carga, así como cintas de colores y/o paños y/o marcas con pintura y/o forros de colores.

La carga que sea claramente identificable será arrumada en la zona determinada dentro del área operativa del Terminal Portuario Multipropósito, separada por B/L y lista para el despacho en el punto que la empresa APM Terminals Callao S.A. determine. Caso contrario, la carga será arrumada en un área distinta dentro del área operativa, debiendo cumplirse los lineamientos indicados a continuación:

- El tarjador de la empresa APM Terminals Callao S.A. registrará dicha carga como no identificada;
- La empresa APM Terminals Callao S.A. notificará a todos los importadores y/o agentes de aduana vinculados a la nave, la cantidad de carga que no cuente con etiquetas y/o no esté adecuadamente marcada, sobre la cual no sea posible identificar al dueño la misma;
- Una vez finalizada las operaciones de descarga en cada bodega de la nave, la empresa APM Terminals Callao S.A. deberá completar un registro de cada bodega indicando el número de piezas o bultos descargados por B/L;
- Una vez finalizada las operaciones en la Nave, la empresa APM Terminals Callao S.A. presentará a ésta un informe de salida de turno para su firma, mostrando cualquier faltante y/o sobrante de los bultos, y un conteo de la carga no identificada;
- El Agente de Aduanas y/o consignatario deberán entonces identificar y colocar correctamente las marcas necesarias a toda su carga, y una vez que se ha identificado toda su carga, ésta podrá ser separada de la ruma para su entrega.

Toda demora que se genere debido a la imposibilidad de identificar la carga será atribuible al usuario, por lo que la empresa APM Terminals Callao S.A. no será responsable por las demoras que la identificación de la carga genere pudiendo efectuar el cobro del servicio de uso de área operativa que corresponda según lo establecido en el Tarifario de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Finalmente, por cada camión que retire la carga fraccionada de los usuarios, la empresa APM Terminals Callao emitirá la Orden de Despacho que será firmada por el Agente de Aduanas en representación del consignatario o por el conductor autorizado del transportista y será entregado una copia al transportista” (ROP v5.2, 2019, p. 45 y 46)

9 Lineamientos para el Almacenaje de la Carga

“De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, tanto en el caso descarga como de embarque, el servicio brindado a la carga fraccionada incluye la permanencia de la carga en la zona de almacenamiento del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, libre de pago y de cualquier cargo por gastos administrativos, operativos u otros que implique la prestación del servicio por un período de 3 días calendario computado desde el término de las operaciones de descarga de la nave” (ROP v5.2, 2019, p. 46)

Teniendo en cuenta lo señalado en la cita precedente, se tiene que una vez que ha transcurrido el referido período, la empresa APM Terminals Callao S.A. podrá cobrar el servicio de uso de área operativa de la siguiente manera:

“Durante el período comprendido desde el día 4 hasta el día 10 de almacenamiento, el precio asciende a USD 30.68 y la unidad de cobro es por tonelada.

Durante el período comprendido desde el día 11 hasta el día 20 de almacenamiento, el precio asciende a USD 3.42 y la unidad de cobro es por tonelada y por día o fracción del día

Durante el período comprendido desde el día 21 hacia adelante, el precio asciende a USD 4.96 y la unidad de cobro es por tonelada y por día o fracción del día” (Tarifario de APM Terminals Callao S.A, 2023, p.3)

En línea con lo señalado en las citas precedentes, se tiene que, una vez concluida las operaciones de descarga de la nave, la empresa APM Terminals Callao S.A. deberá informar al Agente Marítimo mediante correo electrónico o documento físico, para los fines pertinentes.

Asimismo, cuando se generen demoras en el despacho de la carga fraccionada por razones operativas o administrativas atribuibles a la empresa APM Terminals Callao S.A, el cómputo del período de uso libre de área operativa será suspendido hasta el momento en que la empresa APM Terminals Callao S.A. comunique al agente marítimo o consignatario que la carga se encuentra lista para ser despachada.

Del análisis precedente referido a las definiciones y los lineamientos para la planificación, coordinación y ejecución de las operaciones de descarga, almacenaje y despacho de la carga, se tiene que el ROP v5.2 aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional establece de forma clara las responsabilidades y obligaciones de la empresa APM Terminals Callao S.A. y los usuarios (Agente Marítimo, Agente de Aduanas, Transportista, Importador y/o Consignatario) respecto a las actividades administrativas y operativas que deberán

realizarse como parte del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Por su lado, la empresa APM Terminals Callao S.A. ha implementado herramientas y procesos administrativos y operativos para gestionar el despacho de la carga la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, los cuales se indican a continuación.

10 Sistema Integral para Carga General

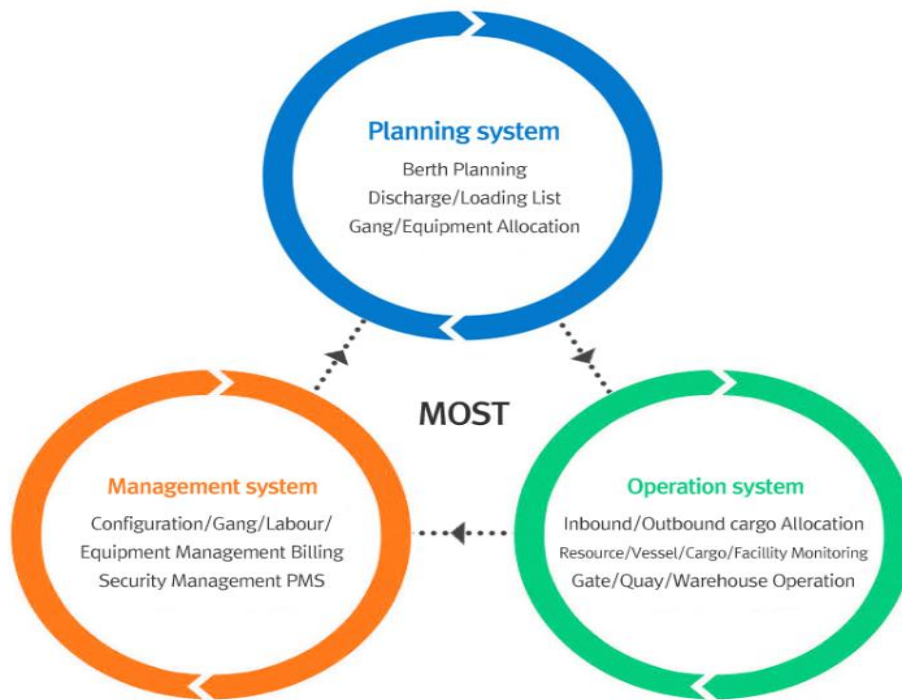
En enero de 2019, la empresa APM Terminals Callao S.A. contrató el sistema integral Multi-purpose Terminal Operating System (en adelante, sistema MOST) desarrollado por la empresa coreana Total Soft Bank LTD. para la gestión operativa de la carga general. Durante los primeros nueve meses, los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito y el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. fueron capacitados en el uso y funcionamiento del sistema MOST, el cual empezó a funcionar a partir de octubre de 2019, reemplazando de esta manera el sistema anterior utilizado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para la carga general.

Al respecto, según lo manifestado por la empresa Total Soft Bank LTD, el sistema MOST “es un sistema basado en web fácil de usar que tiene como objetivo aumentar la eficiencia y, posteriormente, una alta productividad en las operaciones de terminales multipropósito que manejan todo tipo de carga, como graneles líquidos, graneles secos, fraccionados. -a granel, etc. Con el uso de MOST, tanto las terminales convencionales de tamaño mediano como pequeño y las terminales de otros fines donde se tratan diversos tipos de carga pueden obtener los resultados más rentables en términos de tiempo y costo en la operación de la terminal.

Para ello, el sistema MOST apoya en la planificación previa de operaciones de buques, la asignación y planificación de recursos de terminales, la reserva de espacio de almacenamiento, la generación y cobro de facturas, la gestión de instalaciones de inventario para operaciones de terminales multipropósito que ofrecen planificación de recursos de terminales y atraques, registro de embarcaciones, definición de reglas comerciales, declaración de mercancías peligrosas y envíos, gestión de camiones, documentación e informes operativos, gestión de facturación y pagos y operaciones de almacén y gestión de inventario” (Total Soft Bank, 2023, página web)

En función a lo señalado en las citas precedentes, se tiene que el sistema MOST está compuesto principalmente por un sistema de planificación, un sistema operativo y un sistema de gestión, conforme se muestra en el Gráfico N°5.

Gráfico 5 Composición del Sistema MOST



Fuente: Información de Producto - Sistema MOST (Total Soft Bank LTD).

Según la *Información de Producto – Sistema MOST* publicado por la empresa Total Soft Bank LTD. referida a la planificación para la asignación eficiente de recursos, el sistema de planificación MOST permite al Terminal Portuario *construir una gestión sistematizada para los buques de llegada estimada a través de la visualización visual del cronograma de los buques de escala esperados y el registro del cronograma a largo plazo.*

Asimismo, el sistema de planificación de MOST “permite generar el cronograma y el cuadro de lista de los trabajadores según cada ámbito de trabajo. Optimiza la asignación de equipos según la asignación de atracaderos, el tipo de embarcación, el volumen de carga estimado y otras limitaciones. Estas sólidas características de asignación permiten a los operadores el uso óptimo de los equipos y recursos humanos existentes y maximizar la productividad y utilización de ellos” (Total Soft Bank, 2023, página web)

Con relación a la operación en control de trabajos centralizados y de misión crítica, el sistema operativo MOST “admite la carga y descarga de carga en tiempo real, el

almacenamiento en el patio, el control del trabajo de cada pieza y el monitoreo del estado de las instalaciones de la terminal. Permite la resolución de problemas en tiempo real y maximiza la utilización de recursos” (Total Soft Bank, 2023, página web)

De esta manera, mediante el sistema operativo MOST, “los operadores del Terminal Portuario *pueden diseñar el patio y agrupar factores y diversas restricciones utilizando el sistema operativo MOST*. Adicionalmente, puede definir el modo de trabajo y planificar el espacio según los detalles de la carga y el equipo utilizando el sistema operativo MOST. Estas características ayudan a los operadores del Terminal Portuario a *utilizar el espacio existente de manera óptima y adaptarse a diversas situaciones de manera flexible*” (Total Soft Bank, 2023, página web)

Con relación a la gestión del Terminal Portuario generando información útil, el sistema de gestión MOST “gestiona todos los socios comerciales, las tarifas y contratos especiales. Además, recopila todo tipo de datos y genera información de análisis y predicción. También puede medir resultados combinando análisis operativos y financieros para producir su propia información de gestión. Asimismo, es posible emitir todo tipo de facturas y otros códigos de cargo diversos de todos los servicios relacionados” (Total Soft Bank, 2023, página web)

IV OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

El trabajo monográfico se centrará en el estudio del proceso establecido por la empresa APM Terminals Callao S.A. para llevarse a cabo las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, las cuales representan los principales tipos de carga, después del contenedor, que se moviliza en el puerto del Callao, de forma exclusiva a través del Terminal Portuario Multipropósito administrado por la empresa APM Terminals Callao S.A; ello, con el fin de determinar la situación actual de este proceso de despacho respecto a los diferentes flujos existentes, su ordenamiento y control, así como su incidencia en los usuarios, el impacto en el medio ambiente y en la comunidad que lo rodea, y su relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), entre los cuales se encuentra el ODS 13 el cual es el foco que la empresa matriz APM Terminals está apuntando como parte de su objetivo de reducir un 70% de las emisiones absolutas de gases de efecto invernadero (GEI) vinculadas a las operaciones que se realizan en todo el exosistema de sus terminales alrededor del globo para el período 20930-2030, involucrando para ello a sus cliente, proveedores y socios con el fin de abordar el tema de forma holística y, de esta manera, luchar y superar la crisis climática mientras se crean oportunidades para un crecimiento verde e inclusivo que respalde el ODS antes señalado de la ONU.

Posteriormente, se harán propuestas para de mejora a corto y mediano plazo que permita optimizar el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, y, de esta manera, lograr una fluidez del tráfico sostenida en el tiempo que permita contribuir con el desarrollo competitivo y sostenible del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

V ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN Y MARCO TEÓRICO

El presente trabajo tiene como alcance el flujo del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

VI DESARROLLO DEL TEMA

1 Planteamiento del Problema

Las operaciones de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao presentan problemas de fluidez debido a que la empresa APM Terminals Callao S.A. en calidad de operador del referido Terminal Portuario no ha tomado medidas acertadas que le permita optimizar las operaciones de despacho y resolver el problema de falta de ordenamiento y control del flujo de los camiones encargados de retirar la carga fraccionada y carga sólida a granel de los usuarios (importadores).

Para ser más exactos, la empresa APM Terminals Callao S.A. se entera que un camión en específico se encuentra dentro del Terminal Portuario cuando el referido camión ingresa a la tercera zona de acceso, es decir, cuando el camión ingresa a la zona de pesaje inicial (balanzas).

De hecho, es común que los camioneros, que se encuentran registrados y asociados por los usuarios en el sistema MOST de APM Terminals Callao S.A. para el retiro de su carga, ingresen al Terminal Portuario Multipropósito en un momento en el que no les corresponde ser atendidos, ya sea porque la carga no está lista para ser despachada o porque la programación del despacho de la carga fue modificado por APM Terminals Callao S.A, pero que debido a problemas de coordinación y comunicación por parte del personal de APM Terminals Callao S.A, los Usuarios no reciben información real y oportuna del estado de la carga a ser despachada y tampoco son informados cuando APM Terminals Callao S.A. modifica la programación del despacho, de modo tal que permita a los usuarios tomar las medidas necesarias con el fin de no enviar su flota de camiones al Terminal Portuario Multipropósito en un período determinado.

Debido a ello, se generan escenarios en los que los camioneros, que previamente hicieron su cola en las vías de acceso externas del Terminal Portuario Multipropósito e ingresaron a la primera y segunda zonas (zona antepuerto y zona pre balanza) del Terminal Portuario, recién son informados por el personal de APM Terminals en la zona de pesaje (balanzas) que no están autorizados para ingresar a la zona de despacho y, por consiguiente, los camioneros deben retirarse del Terminal Portuario Multipropósito sin carga y después de haber pasado largas horas esperando en la zona antepuerto del Terminal Portuario sin poder bajar de sus camiones para ingerir algún alimento, asearse, usar algún SS.HH o descansar, aunado a la exposición a las emisiones y contaminación generados por los camiones que

mantiene encendido el motor o, en su defecto, son encendidos y apagados constantemente mientras avanzan por las zonas del Terminal Portuario Multipropósito; incluso se dan casos en los que los camioneros ingresan hasta las zonas de despacho y recién son informados que no queda más carga para ser despachada, en cuyos casos, el tiempo de permanencia de los camioneros dentro del Terminal Portuario Multipropósito y la exposición a las emisiones y contaminación es mayor.

La empresa APM Terminals Callao S.A. tampoco lleva un control y orden de los camiones que ingresan a las zonas de despacho, así como tampoco lleva un control de la cantidad de carga que deben entregar a cada camión, pese a que en el año 2019 implementó un sistema (sistema MOST) dedicado a las operaciones de carga general, el cual cuenta con diversos módulos operativos que le permiten registrar, validar y controlar la información y/o documentación relacionada a la nave, carga, camión y personas involucradas en las operaciones de despacho.

De hecho, uno de los módulos del sistema MOST permite a los usuarios ingresar la cantidad y tonelaje de la carga a ser despachada por cada camión, pero no le permite seleccionar el período (cita) en el que enviará su flota de camiones para retirar su carga del Terminal Portuario Multipropósito, a pesar de que el sistema MOST cuenta con un módulo que permite a APM Terminals Callao S.A. habilitar rangos de horas (citas) que podrían ser usados por los usuarios para programar la llegada de cada camión al Terminal Portuario con el fin de que la empresa APM Terminals Callao S.A. pueda programar las citas de atención a cada camión, según corresponda.

Asimismo, la empresa APM Terminals Callao S.A. exige a los camioneros presentar la Orden de Entrega o Delivery Order (DO) impreso en una hoja A4, firmado y sellado por el representante (despachador) de la agencia de aduanas como condición para poder entregarles la carga en las zonas de despacho, a pesar que dicho DO es generado de manera digital por el despachador de la agencia de aduanas desde el sistema MOST del Terminal Portuario y dicho documento puede ser abierto desde cualquier dispositivo móvil (por ejemplo: celular) y puede ser validado a través de dispositivos con lectora de código de barras o código QR (por ejemplo: Tablet o hand held), lo cual, no solo genera el uso moderado e innecesario de papel (tan solo en el 2022, más de 200,000 camiones ingresaron al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para el despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel y por cada camión se tuvo que imprimir como mínimo 2 hojas de papel A4), sino que, además, genera situaciones en las que los camioneros han tenido que ser retirados del Terminal Portuario para hacer nuevamente su cola en las vías de acceso del Terminal

Portuario e incluso, en algunas ocasiones han sido sancionados por parte del personal de seguridad de APM Terminals Callao S.A. debido a motivos poco razonables como que al personal de seguridad le pareció que el DO presentado por algún camionero no contaba con el sello y la firma legibles del despachador de la agencia de aduanas.

Asimismo, esta práctica de la empresa APM Terminals Callao S.A. genera el riesgo de que en el escenario en el que algún camionero, que ya se encuentra dentro de alguna zona de despacho o rumbo hacia ella y se le vuela o pierda el DO impreso, no solo no se le podrá entregar la carga de su cliente, sino que tendrá que salir del Terminal Portuario y hacer nuevamente su cola en las vías de acceso, sin perjuicio de que lo suspendan por algún motivo poco razonable del personal de seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A. Aunado a ello, aunque la empresa APM Terminals Callao S.A. cuenta con dispositivos digitales (Handheld), mediante los cuales realiza la tarja de la carga que es despachada en los camiones, adicionalmente, exige a los camioneros que, luego de haber sido despachada la carga sobre sus camiones, vayan a buscar al tarjador (personal contratado por APM Terminals Callao S.A.) a quien deben entregarle el ticket de ingreso impreso, el cual es entregado a los camioneros en la zona de pesaje inicial del Terminal Portuario, con el fin de que el tarjador y el despachador de la agencia de aduanas escriban en el referido ticket de ingreso la cantidad de carga que fue despachada sobre los camiones y, además, coloquen su firma y sello en señal de conformidad.

Debido a ello, los camioneros se ven imposibilitados de poder dirigirse a los gates de salida del Terminal Portuario, a menos que cuenten con el ticket de ingreso firmado y sellado por el tarjador y el despachador de la agencia de aduanas, lo cual, resulta problemático toda vez que la empresa APM Terminals Callao S.A. no asigna tarjadores en cada una de las zonas donde se están realizando las operaciones de despacho, motivo por el cual, los camioneros tienen que esperar a que algún personal operativo que se encuentre cerca pueda indicarles en cuál de las zonas de despacho se encuentran los tarjadores o, incluso, tener que ir a buscarlos por su cuenta.

Como consecuencia de ello, los usuarios (camioneros, importadores, agentes de aduana y agentes marítimos) del Terminal Portuario Multipropósito del Puerto del Callao han manifestado a las Autoridades competentes su insatisfacción y preocupación respecto a los problemas antes mencionados que ocurren en las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, toda vez que dichos problemas estaría generándoles perjuicios económicos, así como perjuicios contra la salud y bienestar de los camioneros.

Aunado a ello, los pobladores del puerto del Callao han manifestado al alcalde de la Municipalidad del Callao su preocupación por los daños contra la salud y la contaminación del medio ambiente debido a las emisiones de los camiones que ingresan de manera conglomerada y lenta al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo cual, guardaría relación con lo señalado en los reportes de gases de efecto invernadero y reportes de calidad ambiental elaborados por las Autoridades competentes, así como con los problemas antes mencionados relacionados con las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel,

Con base a lo antes mencionado, se tiene que los problemas relacionados a las operaciones de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel estarían generando perjuicios económicos, contra el medio ambiente y contra la salud y bienestar que repercuten contra la eficiencia, sostenibilidad y competitividad del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, por lo cual, a consideración del suscrito resulta altamente relevante abordar dichos problemas como tema monográfico del Curso de Gestión Moderna de Puertos de la UNCTAD con el fin de establecer propuestas de mejora, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la ONU, que permitan a la empresa APM Terminals Callao S.A, a las Autoridades competentes y a las partes involucradas en el desarrollo, competitividad y sostenibilidad del Terminal Norte Multipropósito, así como del puerto del Callao, para tomar las medidas que consideren pertinentes a partir de las conclusiones y recomendaciones a ser desarrolladas en el presente trabajo monográfico.

2 Descripción de los Procesos de Despacho de Carga Fraccionada y Carga Sólida a Granel

2.1 Primer Subproceso: Registrar y Validar los Documentos e Información presentado por los Usuarios

El primer subproceso para el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao está compuesto por cada una de las actividades que las partes (usuarios y personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.) deben realizar previo al proceso de planificación de las operaciones de despacho, debiendo interactuar entre ellas con la finalidad de asegurar que el registro y validación de la información y documentación se haga de manera correcta y, de esta manera, evitar posibles demoras y/o paralizaciones durante la ejecución de los procesos operativos de despacho.

Estas actividades pueden ser realizadas de manera virtual a través del sistema MOST (TOS) implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. Para ello, los usuarios deben contar un ID y password para loguearse en el sistema MOST, los cuales son proporcionados por la empresa APM Terminals Callao S.A. previa solicitud.

Para ello, la empresa APM Terminals Callao S.A. ha elaborado dos manuales del sistema MOST denominados como *Manual de usuario Agente Marítimo* y *Manual de usuario Agente de Aduanas*, los cuales se encuentran publicados en la página web de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Estos manuales detallan cada una de las actividades que deben realizar los representantes de las naves y los consignatarios de la carga, es decir, las agencias marítimas y agencias de aduanas, como parte del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, conforme se muestra a continuación en los Gráficos N° 6 y 7.

Gráfico 6 Manual de usuario Agente Marítimo del Sistema MOST

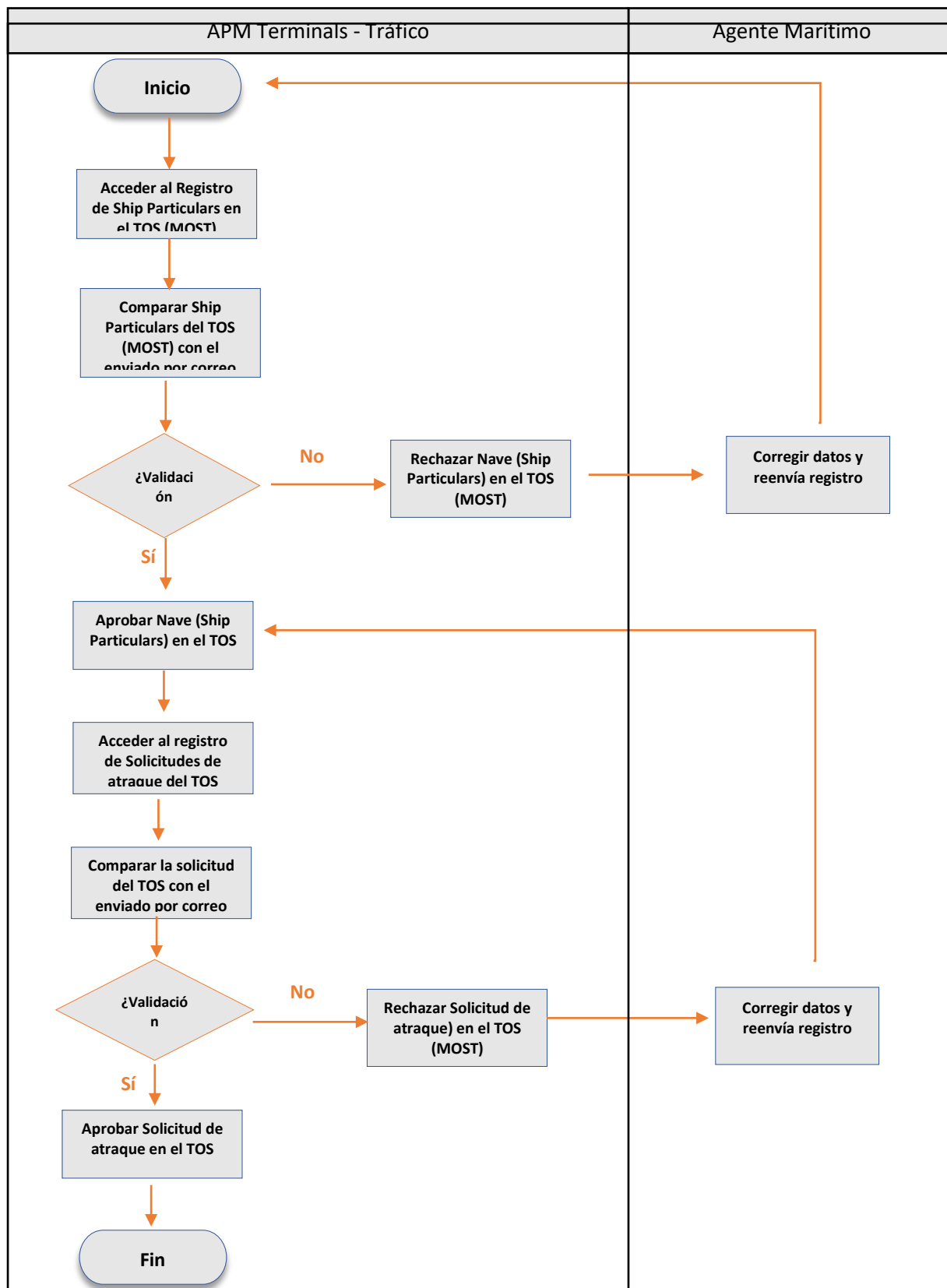


Fuente: Página web de APM Terminals Callao S.A.

El *Manual de usuario Agente Marítimo* del sistema MOST cuenta con cincuenta páginas y está compuesto por cuatro secciones denominadas como *Estándares del MOST*, *Documentación*, *Planeación* y *Billing*. Este manual describe las actividades que la agencia marítima y la empresa APM Terminals Callao S.A. deben realizar como parte del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga a granel sólido.

Al respecto, debido al denso contenido descrito en el manual antes mencionado, se ha considerado pertinente resumir las actividades antes mencionados a través de los Cuadros N° 2, 3 y 4 que se muestran a continuación.

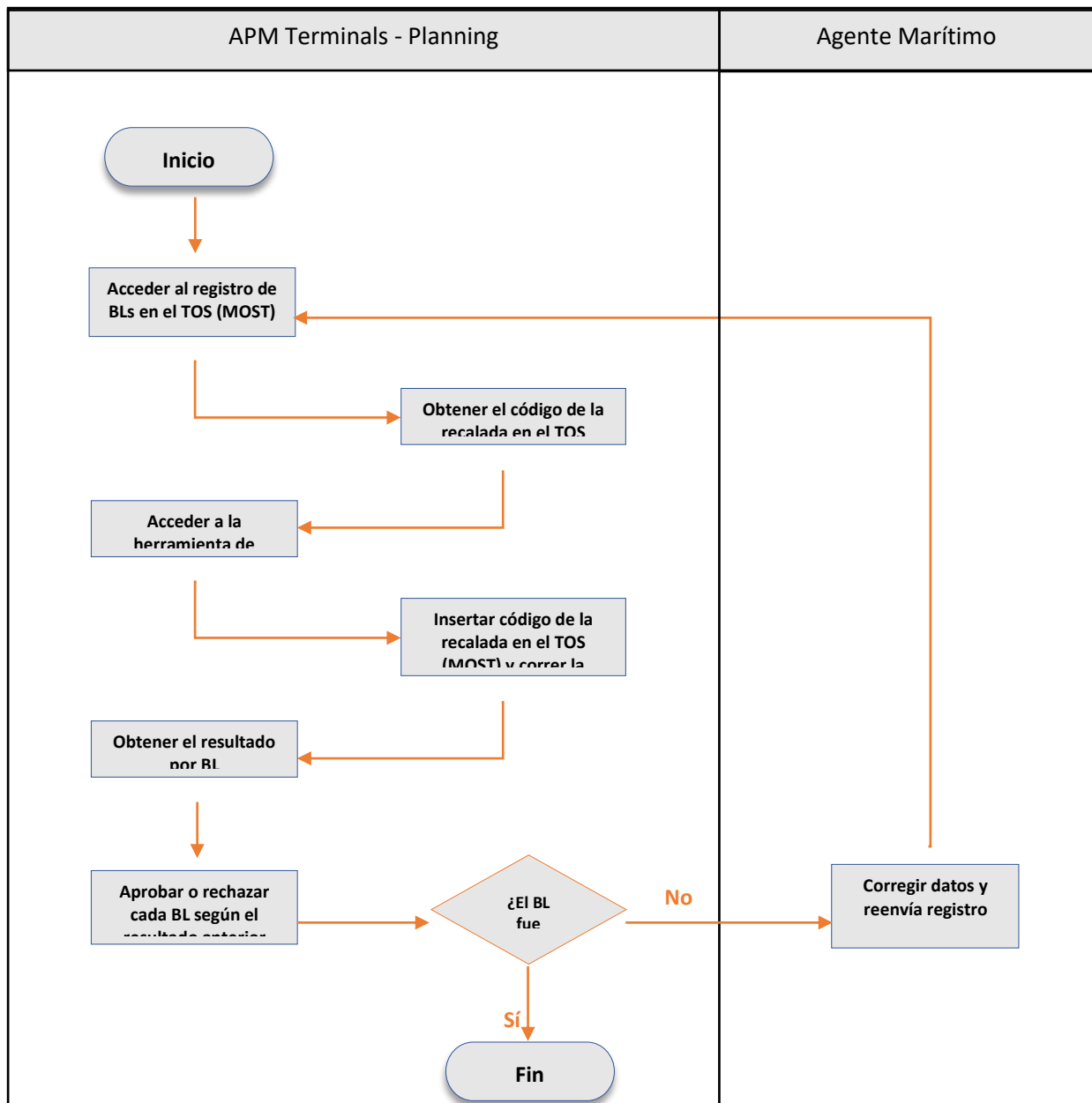
Cuadro 2 Proceso de validación y aprobación de la información y/o documentación de la nave en el TOS (MOST), previo al retiro de la carga.



Fuente: Manual de usuario Agente Marítimo del Sistema MOST de APM Terminals Callao S.A.

El Cuadro N°2 muestra las actividades que deben ser realizadas por parte de la agencia marítima y la empresa APM Terminals Callao S.A. a través de su área de *Tráfico*, para registrar y validar la información y/o documentación de la nave. Estas actividades son realizadas de manera virtual a través del sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

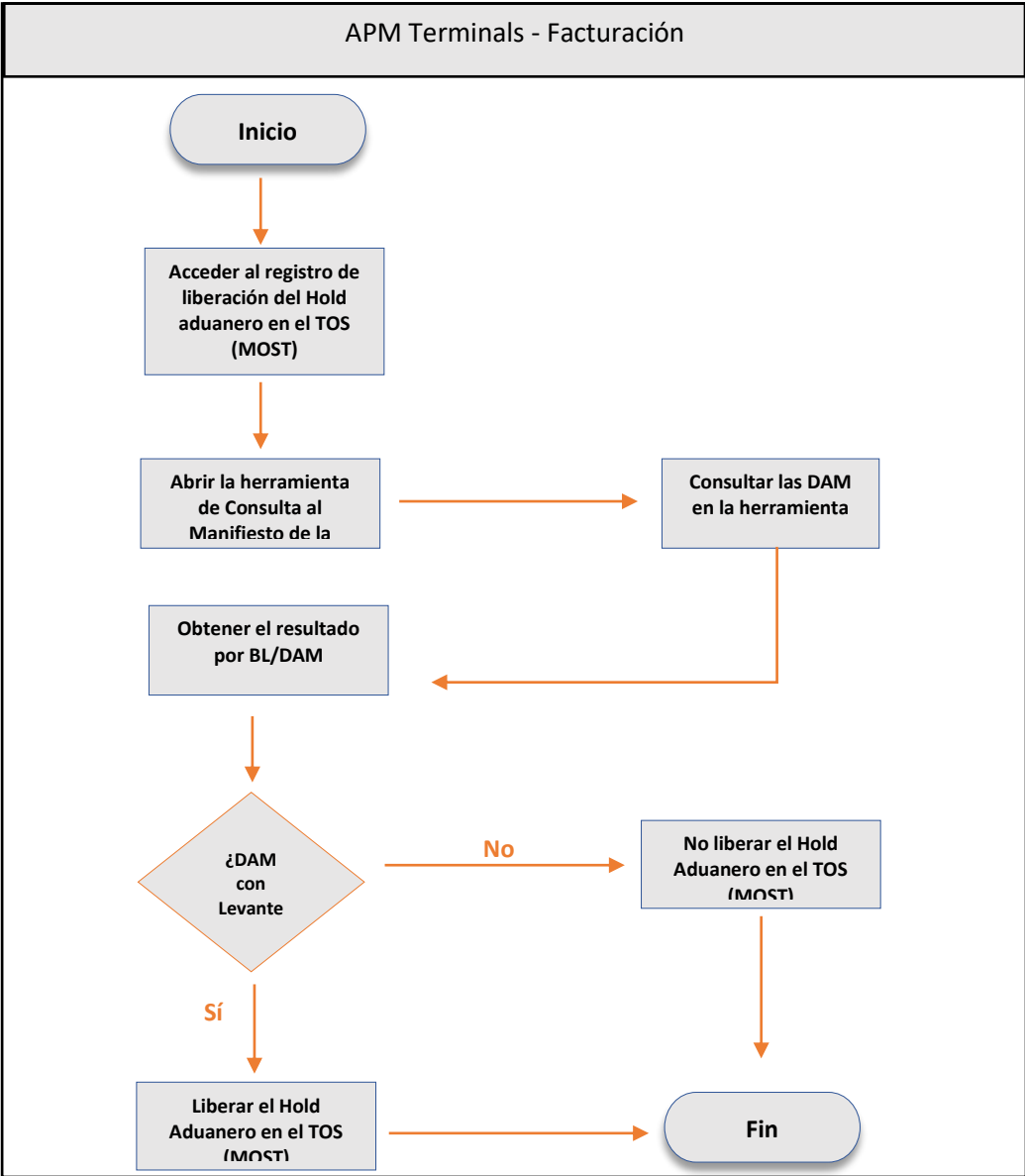
Cuadro 3 Proceso de validación y aprobación de la información y/o documentación de la carga en el TOS (MOST), previo al retiro de la carga.



Fuente: Manual de usuario Agente Marítimo del Sistema MOST de APM Terminals Callao S.A.

El Cuadro N°3 muestra las actividades que deben ser realizadas por parte de la agencia marítima y la empresa APM Terminals Callao, a través de su área de *Planning*, para registrar y validar la información y/o documentación de la carga. Estas actividades son realizadas de manera virtual a través del sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

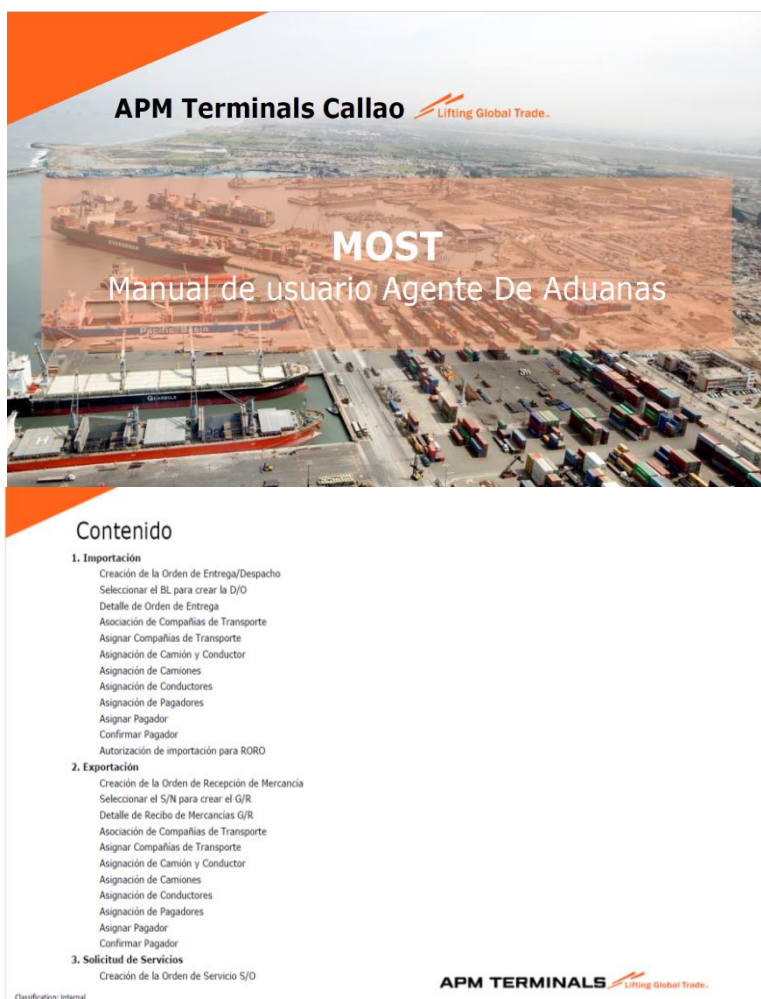
Cuadro 4 Proceso de validación de la información y/o documentación sustentatorios para el retiro de la carga.



Fuente: Manual de usuario Agente Marítimo del Sistema MOST de APM Terminals Callao S.A.

El Cuadro N°4 muestra las actividades que deben ser realizadas por parte de la empresa APM Terminals Callao, a través de su área de *Facturación*, para revisar y validar la información y/o documentación de la carga con la finalidad de liberar el *Hold* o bloqueo aduanero en el sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y, posteriormente, pueda iniciar los procesos operativos para el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

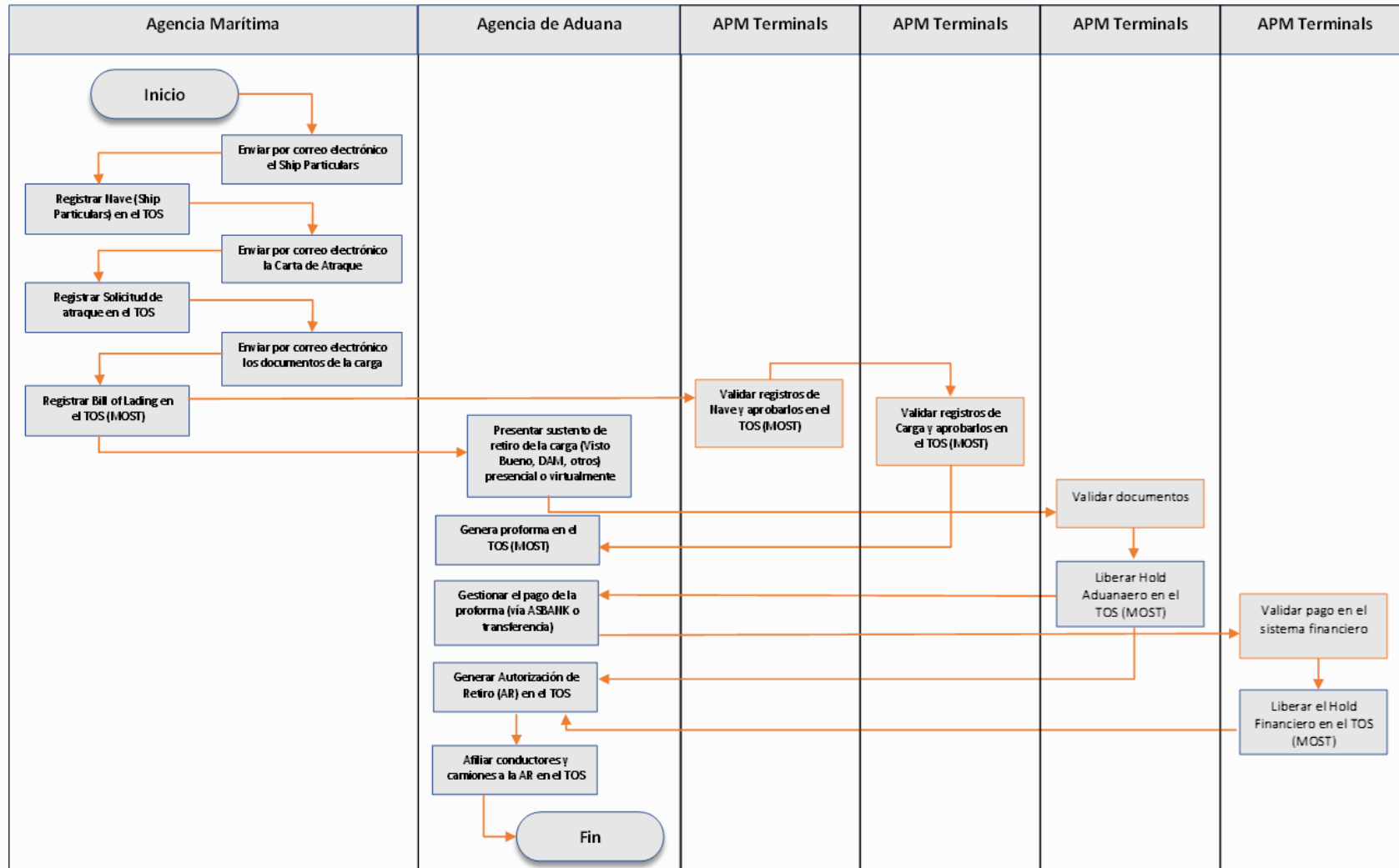
Gráfico 7 Manual de usuario Agente Aduanas del sistema MOST



Fuente: Página web de APM Terminals Callao S.A.

El *Manual de usuario Agente de Aduanas* del sistema MOST cuenta con cincuenta páginas y está compuesto por tres secciones denominadas como *Importación*, *Exportación* y *Solicitud de Servicios*. Este manual describe las actividades que la agencia de aduanas y la empresa APM Terminals Callao S.A. deben realizar como parte del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga a granel sólido. Al respecto, debido al denso contenido descrito en el manual antes mencionado, se ha considerado pertinente resumir las actividades antes mencionados a través del Cuadro N°5.

Cuadro 5 Proceso de registro y validación de la información y/o documentación, previo al retiro de la carga



Fuente: Manual de usuario Agente de Aduanas del Sistema MOST de APM Terminals Callao S.A.

De la información mostrada precedentemente en el Cuadro N°5 y, en concordancia con la información mostrada precedentemente en los Cuadros N°2, 3 y 4, se tiene que, el primer proceso relacionado al proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao corresponde al registro y validación de los documentos e información y documentación de la nave y la carga, el cual se realiza a través del sistema MOST (TOS) implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A.

En este proceso intervienen los representantes de la nave y el consignatario de la carga, es decir, el agente marítimo y agente de aduanas, quienes deben presentar a la empresa APM Terminals Callao S.A. información vinculada a la nave, como, por ejemplo, el Ship Particulars y la carta de atraque, así como información vinculada a la carga, como, por ejemplo, los conocimientos de embarque o Bill of lading, entre otros.

Asimismo, en este proceso el agente de aduanas debe realizar gestiones tributarias y comerciales, como, por ejemplo, presentar la Declaración Aduanero de Mercancías y el Visto Bueno, realizar los pagos correspondientes, con la finalidad de que la empresa APM Terminals Callao S.A, a través de sus áreas de planning, facturación y cobranza, pueda levantar el *hold* o bloqueo aduanero y financiero de la carga en el sistema MOST.

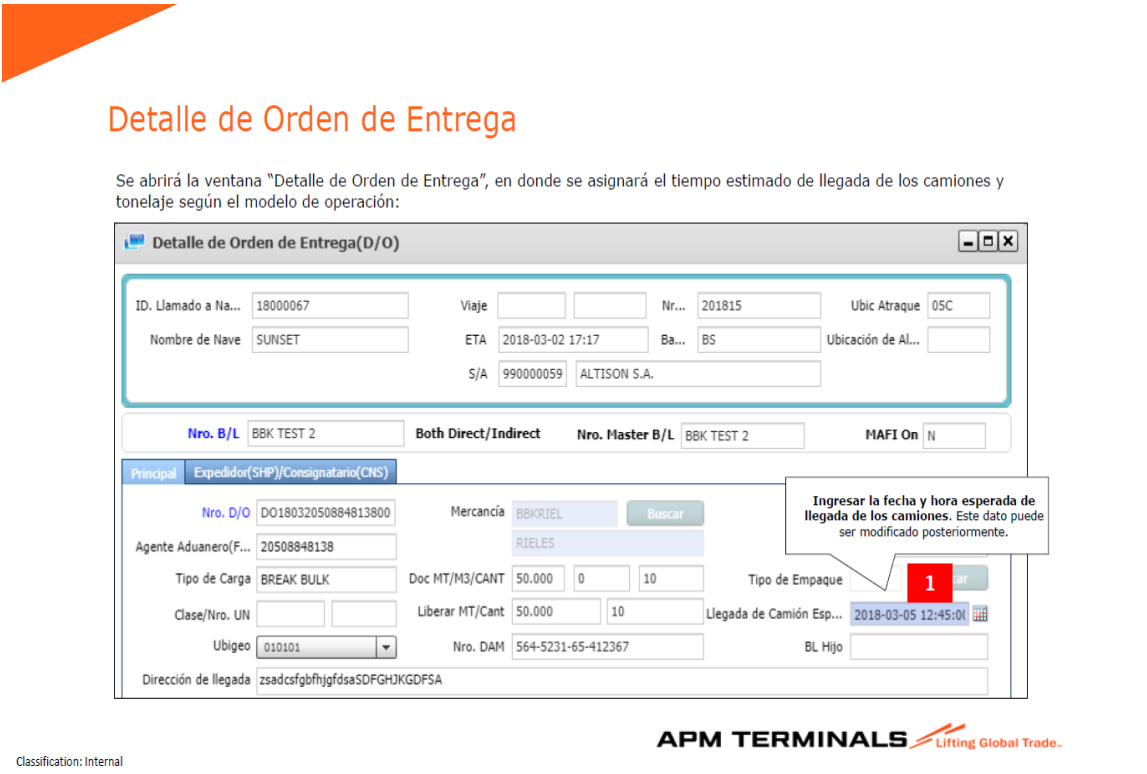
Adicionalmente, en este proceso el agente de aduanas debe realizar gestiones operativas, como, por ejemplo, generar la autorización de retiro de la carga o *Delivery Order*, para luego afiliar a los transportistas (conductores y camiones) que se encargarán de ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para retirar la carga del consignatario a quien representa. Es pertinente mencionar que los transportistas que serán asociados al *Delivery Order* deben estar previamente registrados, por parte de sus empleadores, en la base de datos de la empresa APM Terminals Callao S.A.

3 Segundo Subproceso: Programar las operaciones de despacho de la carga

El segundo subproceso para el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao consiste las actividades realizadas por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. para programar las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga a granel sólido en la fecha y hora acordada con los Usuarios una vez que dicha carga se encuentre lista, es decir, una vez que se encuentra separada e identificada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. para ser entregada a los Usuarios

Al respecto, resulta pertinente señalar que, de la revisión efectuada en los Manuales del sistema MOST implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A, se ha constatado en la página 13 del *Manual de usuario Agente de Aduanas* que el sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao cuenta con un módulo que permite registrar la fecha y hora de llegada (en adelante, módulo de citas) de los transportistas (conductores y camiones) que se encargarán de retirar la carga de los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme se muestra en la Ilustración N°12.

Gráfico 8 Módulo de Citas del Sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del Callao.



Fuente: Manual de usuario Agente de Aduanas del Sistema MOST de APM Terminals Callao S.A.

De la información mostrada precedentemente en la Gráfico N°8 se tiene que el sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao cuenta con un módulo citas para la carga general, incluyendo la carga fraccionada y la carga sólida a granel, que permite registrar la fecha y hora de llegada de los transportistas que se encargarán de retirar la carga de los usuarios y asociar dicha fecha y hora en la *Autorización de Retiro o Delivery Order* que es generado por el agente de aduanas a través del sistema MOST implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A.

Al respecto, resulta pertinente señalar que, durante la primera sesión del Consejo de Usuarios de Puertos del 2019, organizado por el Organismo Supervisor de la Infraestructura

de Transporte de Uso Público (OSITRAN), la empresa APM Terminals Callao S.A. informó que implementaría un *sistema de citas para contenedores y para carga general con el fin de eliminar el congestionamiento de camiones fuera del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.*

En la referida sesión, la empresa APM Terminals Callao S.A. dio a conocer que el sistema de citas para contenedores estaría listo en septiembre de 2019; mientras que la implementación del sistema de citas para la carga general, incluyendo la carga fraccionada y la carga sólida a granel, estaría lista a mediados de 2020. Asimismo, la empresa APM Terminals Callao S.A. precisó que, con estos sistemas de citas se brindaría a los usuarios un período específico para el ingreso y retiro de su carga, *con el objetivo de resolver el problema de congestionamiento fuera del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y mejorar el servicio brindado a los usuarios de esta infraestructura de transporte.*

Por su lado, en la sesión del Consejo de Usuarios de Puertos antes mencionado, los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao señalaron que, para ingresar al referido Terminal Portuario, los transportistas (conductor y camión) suelen esperar hasta 10 horas debido a las largas colas de camiones, los cuales también intentan ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para retirar la carga de los usuarios.

Al respecto, es preciso señalar que, desde que se implementó el sistema MOST hasta la fecha de publicación del presente trabajo de investigación, la empresa APM Terminals Callao S.A. no ha habilitado el módulo de citas antes mencionado. Prueba de ello son los *Delivery Order* generados por los agentes de aduanas en el sistema MOST para el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

Con la finalidad de evidenciar lo indicado en el párrafo precedente, se adjunta una copia impresa del *Delivery Order* relacionado a la carga fraccionada y una copia impresa del *Delivery Order* relacionado a la carga sólida a granel, los cuales se muestran en los Gráficos N°9 y 10.

Gráfico 9 Copia impresa de Delivery Order relacionado a la carga fraccionada


APM TERMINALS  *Lifting Global Trade.*
DELIVERY ORDER



DO2310201277059690012

D/O Número.: DO2310201277059690012

Código de depósito: 9998

1. Agente Marítimo (Nombre - Dirección - RUC) Nombre :EMPRESA MARITIMA B & M S.A.C. Dirección :AV. SAENZ PEÑA NRO. 284 INT. 603 CALLAO 01 - CALLAO PERU PE - PERU RUC :20525137075		2. Consignatario (Nombre - Dirección - RUC) Nombre :Banco De Credito Del Peru Dirección :Cal. Centenario Nro. 156 Urb. Las Laderas De Melgarejo - LIMA 12 - Lima - PERU RUC :20100047218	
3. Agente de Aduanas (Nombre - Dirección - RUC) Nombre :Beagle Agentes De Aduana S.A. Dirección :Jr. Comandante Jimenez Nro. 120 - LIMA 17 - Lima - PERU RUC :20127705969		4. Número de Bill of Lading CONVOL230804.2	
6. Fecha de arribo 2023-10-14 12:54:00		7. Fecha de creación 2023-10-10 22:41:24	
8. Nombre de la Nave CONDOR VALPARAISO /		8. Código de visita 23000807	
10. Puerto de descarga FECLL	11. Ubicación en el muelle 02A	12. Ubicación en el patio	
13. Tipo de carga BREAK BULK		14. Tipo de paquete	
16. Peso bruto 39.580	18. Unidad de medida 0	17. Cantidad de unidades 6	
18. Peso bruto liberado por Aduanas (MT) 39.580		19. Cantidad de unidades liberada por Aduanas (QTY) 6	
20. Meroanota BULTOS (ACCESORIOS, PIEZAS, PAQUETES)		21. Modo de operación Both Direct/Indirect	
22. Marca de la carga B.B		23. Descripción de meroadería 06 PACKAGES S.T.C. EQUIPMENT FOR THE CONVEYING SYSTEM W1 MINERAL BELT INSTALLATION EQUIPMENT LEASING NUMBER: 61464	
24. Empleado de agencía		25. Número de manifiesto 2023-02454	26. Ubigeo 010101
27. Dirección de llegada de la carga AV. NESTOR GAMBETTA NO 3235 CALLAO CALLAO			
28. Canal VERDE	29. Liquidador	30. Documento de Aduana: DAM  11B-2023-10-384742	
31. Documento de Aduana: Customs Referencoe N°	32. BL Hijo CONVOL230804		
Fecha: _____ Consignatario/Agente (Firma/ Sello) _____			

Printed by : AGE_078_PRE

1 / 1

2023/10/14 15.11.59

Fuente: Beagle Agencia de Aduanas S.A.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°9, se tiene que con fecha 10 de octubre de 2023, la agencia de aduanas Beagle S.A. generó, mediante el sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, el *Delivery Order* N°2310201277059690012 para el despacho de carga fraccionada que fue descargada de la nave Condor Valparaiso.

El *Delivery Order* N°2310201277059690012 contiene diversa información vinculada a, entre otros aspectos, la carga fraccionada a ser retirada. Para ser más exactos, el referido *Delivery Order* generado por la agencia de aduanas Beagle S.A. señala que se retirarán seis bultos ubicados en el muelle 2 del Terminal Portuario Multipropósito.


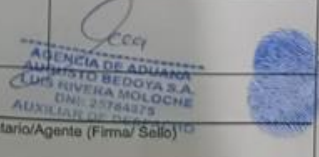
Resulta pertinente señalar que el referido *Delivery Order* no muestra la fecha y hora de llegada de los transportistas (conductores y camiones) al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para el retiro de la carga fraccionada antes mencionada, lo cual, evidencia que el módulo de citas integrado al sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao aún no ha sido habilitado por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. para que los usuarios puedan retirar su mercancía en periodos específicos, con el objetivo de resolver el problema de congestión fuera del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y mejorar el servicio brindado a los usuarios de esta infraestructura de transporte, conforme a lo manifestado por la empresa APM Terminals Callao S.A. en la primera sesión del Consejo de Usuario de Puertos del 2019.

Gráfico 10 Copia impresa de Delivery Order relacionado a la carga sólida a granel.

APM TERMINALS Lifting Global Trade.
DELIVERY ORDER

D/O2310201003336520003

D/O Número.: DO2310201003336520003 Código de depósito: 9998

1. Agente Marítimo (Nombre - Dirección - RUC) Nombre :CALLS SHIPPING S.A.C. Dirección :AV. EL POLO NRO. 401 INT. 703 LIMA 33 - LIMA PERU PE - PERU RUC :20000898700		3. Consignatario (Nombre - Dirección - RUC) Nombre :Compania Molinera Del Centro S.A./Cia. Molinera De Dirección :Av. Nicolas Ayllon N. 11840 Nro. 1154 Z.I. Ate - LIMA 03 - LIMA - PERU RUC :30137117712	
3. Agente de Aduanas (Nombre - Dirección - RUC) Nombre :Augusto Bedoya S.A. Dirección :Av. Javier Prado Oeste 410 Urb. Oraniza - LIMA 27 - Lima - PERU RUC :20100333652		4. Número de Bill of Lading 3	
6. Fecha de arribo 2023-10-22 22:30:00		7. Fecha de creación 2023-10-20 12:30:29	
8. Nombre de la Nave BULK JAMAICA /		9. Código de visita 23000632	
10. Puerto de descarga PECLL	11. Ubicación en el muelle 11A	12. Ubicación en el patio	
13. Tipo de carga DRY BULK EDIBLE		14. Tipo de paquete	
15. Peso bruto 7000.000	16. Unidad de medida 0	17. Cantidad de unidades 0	
18. Peso bruto liberado por Aduanas (MT) 7000.000		19. Cantidad de unidades liberada por Aduanas (QTY) 0	
20. Mercancía TRIGO		21. Modo de operación Both Direct/Indirect	
22. Marcas de la carga TR02		23. Descripción de mercadería CANADA PRAIRIE SPRING RED WHEAT PLUS # 2 OR BETTER, IN BULK	
24. Empleado de agencia		25. Número de manifiesto 2023-02246	26. Ubigeo 150103
27. Dirección de llegada de la carga AV NICOLAS AYLLON 11840 ATE (MOLICENTRO)			
28. Canal ROJO	29. Liquidador	30. Documento de Aduana: DAM  118-2023-70-006695	
31. Documento de Aduana: Customs Reference N° Miguel Yactayo Aevño Q 10482925 ASZ 864 - ADG 993		32. BL Hijo  Consignatario/Agente (Firma/ Sello)	

Printed by : AGE_073_PRE 1 / 1 2023/10/23 03.00.45

Fuente: Agencia de Aduanas Augusto Bedoya S.A.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°10, se tiene que con fecha 20 de octubre de 2023, la agencia de aduanas Augusto Bedoya S.A. generó, mediante el sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, el *Delivery Order* N°2310201003336520003 para el despacho de carga a granel sólido que fue descargada de la nave Bulk Jamaica.

El *Delivery Order* antes mencionado contiene diversa información vinculada a, entre otros aspectos, la carga a granel sólido a ser retirada. Para ser más exactos, el *Delivery Order* N°2310201003336520003 generado por la agencia de aduanas Augusto Bedoya S.A. señala que se retirarán 7,000.00 toneladas en el muelle 11 del Terminal Portuario Multipropósito.

Resulta pertinente señalar que el referido *Delivery Order* no muestra la fecha y hora de llegada de los transportistas (conductores y camiones) al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para el retiro de la carga fraccionada antes mencionada, lo cual, evidencia que el módulo de citas integrado al sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao aún no ha sido habilitado por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. para que los usuarios puedan retirar su mercancía en periodos específicos, con el objetivo de resolver el problema de congestión fuera del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y mejorar el servicio brindado a los usuarios de esta infraestructura de transporte, conforme a lo manifestado por la empresa APM Terminals Callao S.A. en la primera sesión del Consejo de Usuario de Puertos del 2019.

Con base a lo señalado en los párrafos precedentes y considerando las evidencias adjuntas en los Gráficos N°8, 9 y 10, queda acreditado que la empresa APM Terminals Callao S.A. cuenta con un módulo de citas integrado al sistema MOST que, en el supuesto que lo habilite, le permitiría programar la fecha y hora de ingreso de los transportistas (conductor y camión) al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para retirar la carga fraccionada y la carga sólida a granel que se encuentre lista para ser entregada a los usuarios; así como notificar a las agencias de aduanas y transportistas la programación y reprogramación de las referidas citas, lo cual, mejoraría el servicio brindado a los usuarios y, adicionalmente, resolvería el problema de congestión fuera del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme a lo manifestado por la empresa APM Terminals Callao S.A. en la primera sesión del Consejo de Usuario de Puertos del 2019.

Sin embargo, dado que el referido módulo de citas del sistema MOST no ha sido habilitado por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, la cual tampoco ha cumplido con su compromiso manifestado en la primera sesión del Consejo de Usuarios de Puertos del 2019 respecto a la implementación de un sistema de citas para el retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, los usuarios deben solicitar, mediante correo electrónico, a la empresa APM Terminals Callao S.A. programar el despacho de su carga a partir de una fecha y hora específica.

4 Tercer Subproceso: Ejecutar las operaciones de despacho de la carga

El tercer subproceso para el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao comprenden cada una de las actividades que las partes (usuarios y personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.) deben realizar desde el momento que el transportista (conductor y camión) ingresa al antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao hasta que el transportista cruza el gate de salida, para ello, cada una de las partes deben interactuar entre ellas con la finalidad de que las operaciones de despacho se ejecuten según lo programado, manteniendo el flujo constante de los transportistas (conductor y camión) que ingresan y salen del Terminal Portuario Multipropósito, evitando cualquier acto u omisión que pueda generar demora y/o paralización en las operaciones realizadas en alguna de las zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao durante la ejecución del despacho de la carga, así como cualquier perjuicio a los usuarios y/o a la empresa APM Terminals Callao S.A, de conformidad con las obligaciones de cada una de las partes tipificadas en el ROP v5.2 precitadas en la sección III de la presente monografía.

Al respecto, con la finalidad de brindar un contexto real, claro y completo de cada una de las actividades que las partes (usuarios y personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.) deben realizar durante las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, durante el tercer y cuarto trimestre del 2023 se ha considerado pertinente realizar actividades de supervisión in situ en las zonas operativas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao que son materia de análisis del presente trabajo de investigación.

Para ello, el autor del presente trabajo de investigación ha usado los recursos, así como las facilidades de acceso al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao que dispone en calidad de supervisor de la explotación del referido Terminal Portuario Multipropósito a través de la Jefatura de Contratos Portuarios del ente Regulador (OSITRAN) del Perú.

En ese sentido, el autor del presente trabajo de investigación ha realizado diversas visitas a las zonas operativas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao involucradas en las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, en cada una de las cuales se ha constatado, registrado y

evidenciado cada una de las actividades que deben ser realizadas por las partes (usuarios y personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.), así como ciertos hechos relevantes relacionados al tema de investigación, los cuales, por un tema de orden, serán descritos de manera separada por el tipo de carga (carga fraccionada y carga sólida a granel) debido a su denso contenido.

5 Flujo de las operaciones de despacho de la carga fraccionada en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao

Como resultado del trabajo de campo realizado por el autor del presente trabajo de investigación, se ha constatado que las operaciones de despacho de la carga fraccionada se desarrollan, de forma secuencial, a través de seis (06) zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, las cuales para fines del presente trabajo de investigación se denominarán como *Zona Antepuerto*, *Zona pre-balanza*, *Zona de pesaje de ingreso*, *Zona de despacho*, *Zona de trinca* y *Zona de pesaje de salida*.

5.1 Zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao vinculadas a las operaciones de despacho de carga fraccionada

La primera zona se denomina *Zona Antepuerto*, en esta zona ocurre el hito de ingreso de los camiones al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y, adicionalmente, es donde los transportistas deben esperar a que la empresa APM Terminals Callao S.A. autorice su ingreso a la zona de despacho donde le entregarán la carga de los usuarios finales, por lo tanto, para fines del presente trabajo de investigación, será considerado como el punto de partida del proceso operativo del despacho de la carga fraccionada materia de análisis. La segunda zona se denomina *Zona pre-balanza*, en la cual se realiza el control documentario y de identificación a los transportistas con el fin de autorizar su ingreso a la tercera zona denominada *Zona de pesaje de ingreso*, para luego dirigirse a la cuarta zona denominada *Zona de despacho*, para después ir a la quinta zona denominada *Zona de trinca*, en la cual se asegura la carga sobre el camión y, finalmente, dirigirse a la sexta zona denominada *Zona de pesaje de salida*.

Cada una de estas seis (06) zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao han sido georreferenciadas a través de la aplicación Google Maps, conforme se muestra en el Gráfico N°11.

Gráfico 11 Zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao asignadas para el proceso de despacho carga fraccionada



Fuente: Google Maps.

Es pertinente señalar que la información georreferenciadas de las seis (06) zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao asignadas para el proceso de despacho de carga fraccionada mostradas en la Ilustración precedente, se condice con la información recopilada por la empresa Bitácora Technology Solutions S.A.C, la cual en marzo de 2023 fue contratada por la Autoridad Portuaria Nacional para realizar el servicio denominado *Determinación de los tiempos de permanencia de las unidades de transporte para el retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao*, con la excepción que en el presente trabajo de investigación se ha considerado dos zonas adicionales que corresponden a la *zona pre-balanza* y la *zona de trinca*.

Al respecto, es pertinente señalar las siguientes acotaciones:

El servicio efectuado por la empresa Bitácora Technology Solutions S.A.C tuvo como objetivo recopilar y analizar información utilizando medios de georreferencia como del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) y trabajo de campo para determinar los tiempos de permanencia de los camiones en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao con el fin de identificar los tiempos de retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

El servicio efectuado por la empresa Bitácora Technology Solutions S.A.C no analizó las causales de los tiempos de permanencia de los camiones, enfocándose exclusivamente en registrar por muestreo el tiempo acumulado de permanencia de los camiones en el Terminal Portuario Multipropósito. De hecho, parte del objetivo del referido servicio señala que *a partir de la información recopilada se buscará mejorar la eficiencia y productividad de las operaciones del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, optimizando los procesos de carga y descarga de los productos transportados*.

El presente trabajo de investigación analizó las causales de los tiempos de permanencia de los camiones dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao durante el proceso de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel, para ello, se realizó trabajo de campo que permitió al autor del presente trabajo de investigación tomar evidencias de cada una de las causales que generan los largos tiempos de permanencia de los camiones que vienen siendo materia de quejas, denuncias y/o reclamos por parte de los usuarios y sus respectivos gremios empresariales contra la empresa APM Terminals Callao S.A.

5.2 Vías de tránsito del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao vinculadas a las operaciones de despacho de carga fraccionada

Con relación a las vías internas para el tránsito de los transportistas (conductor y camión), mediante comunicado de fecha 6 de julio de 2021, la empresa APM Terminals Callao S.A. puso a disposición de los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao el *Plano de flujo de Tránsito de Carga General* que muestra las rutas de ingreso y salida dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para el flujo de tránsito de los transportistas y la carga general, incluyendo la carga fraccionada y la carga sólida a granel, conforme se muestra en la Ilustración N°22.

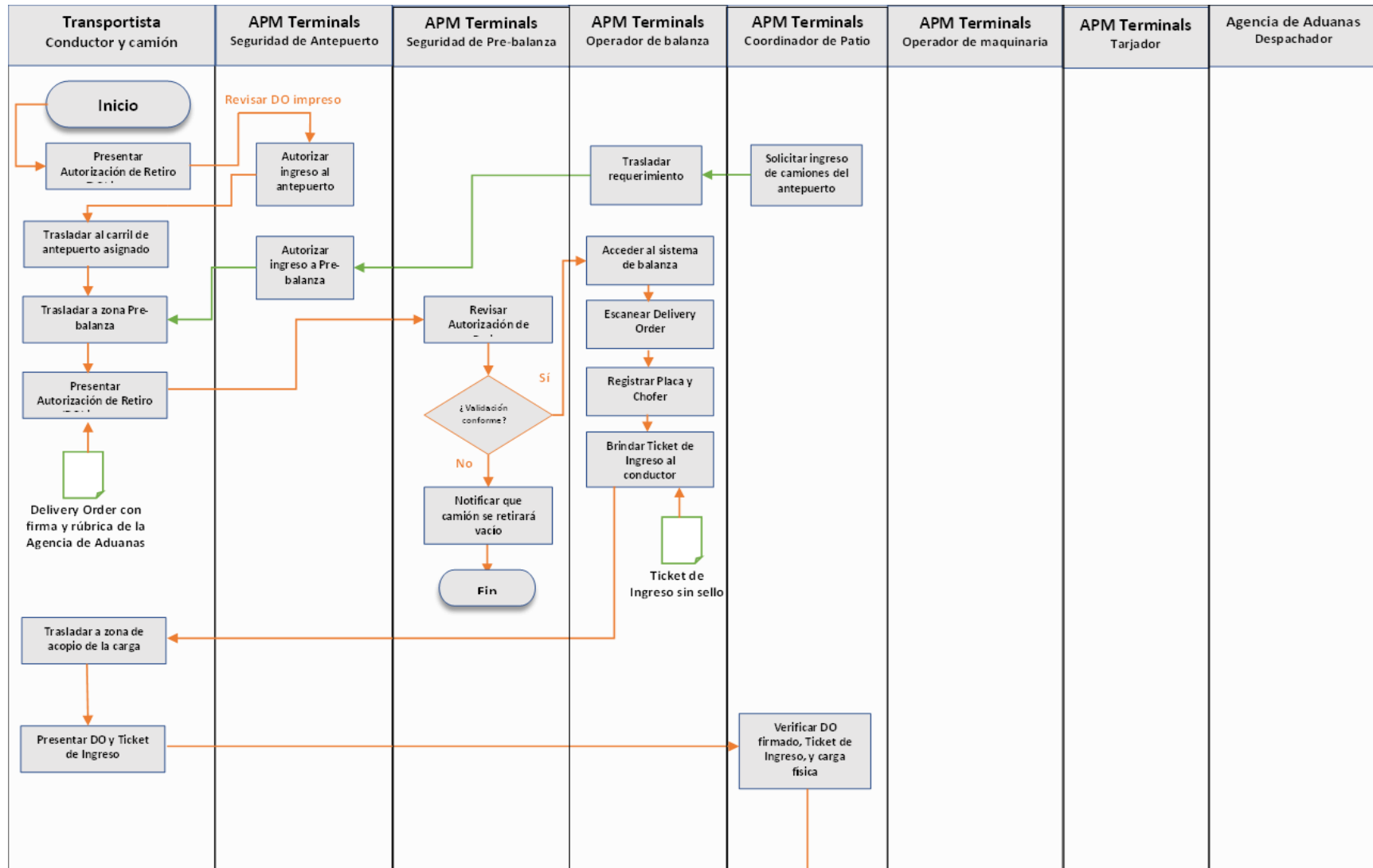
Gráfico 12 Plano de flujo de Tránsito de Carga General del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao

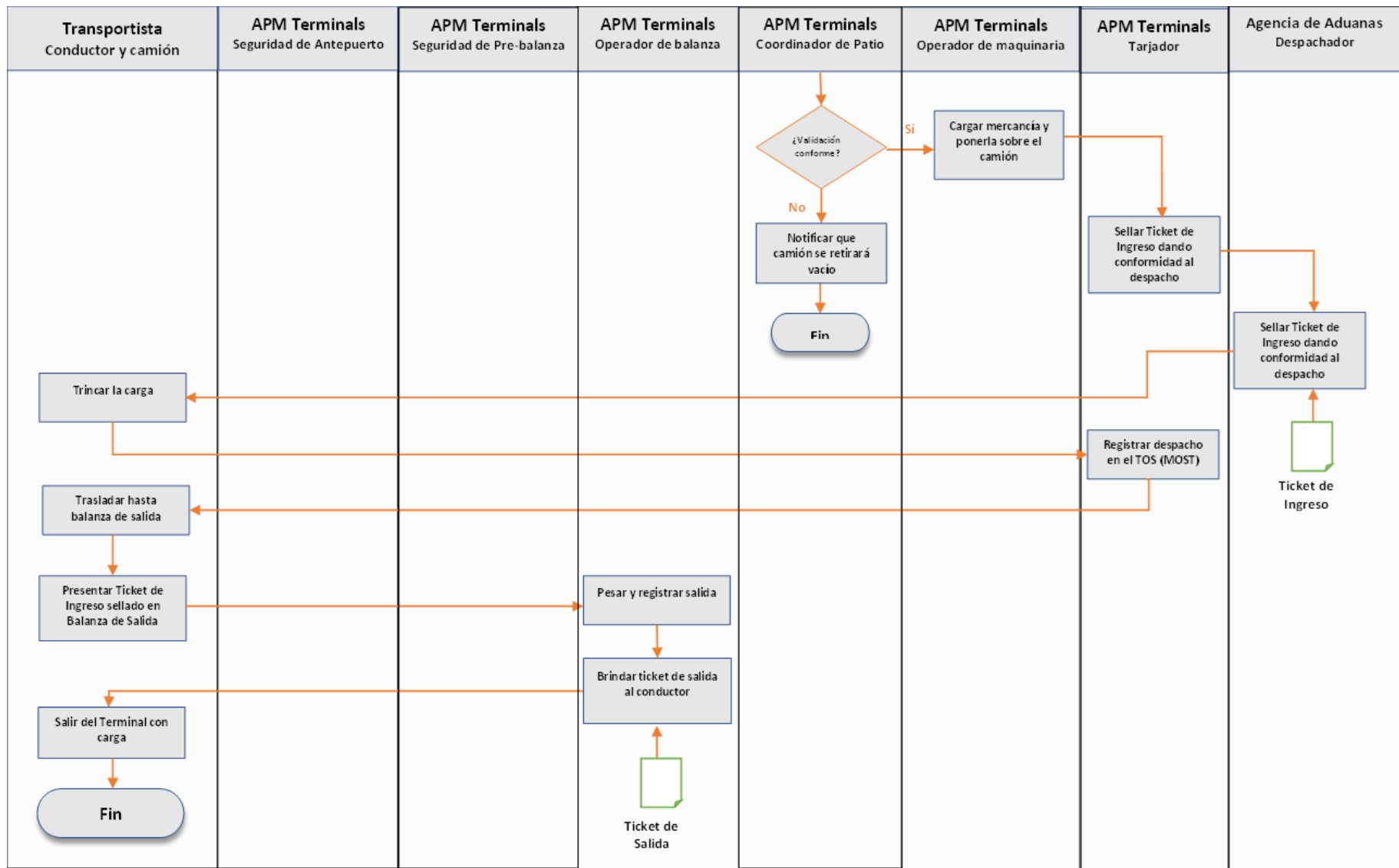


Fuente: Página web de la empresa APM Terminals Callao S.A.

En ese sentido, con base a la información mostrada precedentemente en los Gráficos N°11 y N°12, se tiene que el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao cuenta con una zona de antepuerto, una zona pre-balanza, una zona de pesaje de ingreso, nueve zonas de despacho, siete zonas de trinca y una zona de pesaje de salida, así como rutas internas de ingreso y salida para el flujo de los transportistas y la carga, cada una de las cuales han sido asignadas por la empresa APM Terminals Callao S.A. para el desarrollo de las operaciones de despacho de la carga fraccionada, cuyo proceso se muestra a continuación en el Cuadro N°6.

Cuadro 6 Proceso de flujo de camiones y personas responsables de realizar el proceso operativo de despacho de la carga fraccionada





Fuente: Tomas de campo propias

5.3 Zona Antepuerto

De la información mostrada precedentemente en el Cuadro N°6 y en concordancia con los Gráficos N°11 y N°12, se tiene que el proceso operativo de despacho de la carga fraccionada inicia en la puerta de acceso de la *Zona antepuerto* (primero punto de control) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, donde los transportistas son abordados por el personal de seguridad para verificar que cuenten con sus documentos (permiso de conducir y pase) y el *Delivery Order* impreso que autoriza el retiro de la mercancía de los usuarios, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°13.

Gráfico 13 Ingreso del transportista a la Zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Durante el trabajo de campo realizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se ha constatado que el personal de seguridad ubicado en la puerta de acceso de la *Zona antepuerto* (primer punto de control) hace una verificación visual que los transportistas porten el *Delivery Order* y sus documentos (*permiso de conducir y pase*), conforme a lo mostrado precedentemente en el Gráfico N°13; sin embargo, el referido personal de seguridad no verifica la validez de la información registrada en el *Delivery Order* y tampoco registra la información de los transportistas (conductor y camión) que ingresan al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Una vez culminada esta verificación en la puerta de acceso de la *Zona antepuerto*, los transportistas (conductor y camión) ingresan al carril asignado por la empresa APM Terminals Callao S.A, conforme se muestra en el Gráfico N°14.

Gráfico 14 Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao



Fuente: Tomas de campo propias.

Es pertinente señalar que la asignación de carriles de la *Zona antepuerto* es programada por la empresa APM Terminals Callao S.A, considerando las operaciones que ha programado en cada una de las jornadas laborales. Al respecto, se debe tener en cuenta que las operaciones en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao se ejecutan diariamente en tres jornadas laborales contabilizadas desde las 07:00 horas hasta la 15:00 horas, desde las 15:00 horas hasta las 23:00 horas y, desde las 23:00 horas hasta las 07:00 horas, cada una de las cuales ha sido aprobada por la empresa APM Terminals Callao S.A, de conformidad en el artículo 96 del ROP v5.2 precitado en la sección III del presente trabajo de monografía.

Con el fin de evidenciar lo antes señalado se adjunta, a través del Gráfico N°15 la copia impresa de la *Programación de Carriles de la Zona Antepuerto de Carga General* correspondiente a la jornada laboral 07:00 horas a 15:00 horas de la fecha 22 de septiembre de 2023.

Gráfico 15 Programación de Carriles de la Zona Antepuerto de Carga General del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

22/09/2023 - 07/15 Hrs.			
LINEA	MUELLE	NAVE	CARGA
1,2	11A	AFRICAN MACAW	TRIGO (DIRECTO)
3	SILOS	SSI DAUNTLESS	TRIGO
4,5	1A	INDIAN OCEAN	MAIZ (DIRECTO)
6,7	4B	DENSA FALCON	UREA (DIRECTO)
8	3A/ZONA	ORIENT DYNASTY	PRODUCTOS DE ACERO
9	3A/ZONA	SHELTER ISLAND	ALAMBRON/TUBOS
10	ALM.9	MARKET PORTER/SHELTER ISLAND	BOBINAS/PLANCHAS
11	MUELLE	RANCHO/CAMABAJAS/DESECHOS	PRODUCTOS DE ACERO/CAMABAJAS

Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez que los transportistas se posicionan en el carril asignado, deben hacer cola en el carril y esperar a ser llamados por parte del personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. que se encuentra en la *Zona de despacho* donde le entregarán la carga fraccionada.

Mientras los transportistas esperan ser llamados por el personal operativo que se encuentra la *Zona de despacho*, el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. se encarga de realizar la revisión visual de los camiones y las carretas verificando que los transportistas cumplan con las medidas de seguridad dispuestas por la empresa APM Terminals Callao S.A. para ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°16.

Gráfico 16 Revisión visual del camión y carreta en la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito.

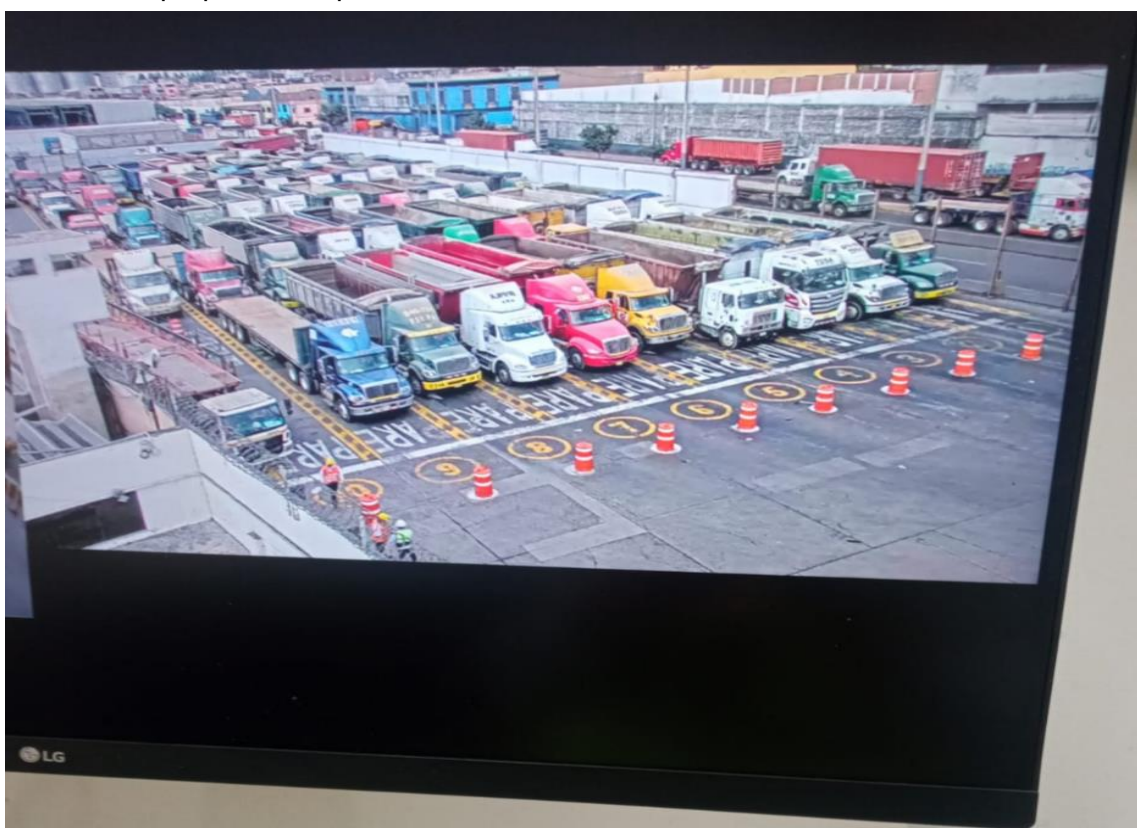


Fuente: Tomas de campo propias.

El personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. que se encuentra en la *Zona de despacho* se comunica vía radio o celular con el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* y solicita el ingreso de una cantidad determinada de transportistas ubicados en alguno de los carriles de la *Zona Antepuerto*.

Una vez recibido este requerimiento, el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* verifica, a través de un monitor, si hay transportistas en los carriles requeridos y, de ser así, solicita vía radio al personal de seguridad de la *Zona Antepuerto* autorizar su ingreso a la *Zona de pesaje de ingreso*, conforme se muestra en el Gráfico N°17.

Gráfico 17 Monitor del personal encargado de la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez recibido este requerimiento, el personal de seguridad de la *Zona Antepuerto* verifica si hay transportistas en los carriles requeridos y, de ser así, mueve la barrera de los referidos carriles para que los transportistas salgan de la *Zona Antepuerto* y se trasladen al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°18.

Gráfico 18 Traslado de transportista desde la Zona Antepuerto hacia la Zona pre-balanza del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao



Fuente: Tomas de campo propias.

En función a los hechos descritos y a los Gráficos N°17 y 18 mostradas precedentemente, se tiene que, los transportistas que ingresan al Terminal Portuario Multipropósito para retirar la carga fraccionada en la fecha y hora programada por la empresa APM Terminals Callao S.A, solo podrán intentar ingresar a la *Zona de despacho* siempre y cuando se cumplan seis (06) condiciones de coordinación por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

La primera condición es que el personal operativo ubicado en la *Zona de despacho* solicite, vía radio o teléfono, al personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* verificar si hay transportistas en un determinado carril de la *Zona antepuerto* y, de ser así, autorizar el ingreso a una cantidad determinada.

La segunda condición es que el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* reciba el requerimiento del personal operativo ubicado en la *Zona de despacho*.

La tercera condición es que el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* verifique si hay transportistas en el carril requerido.

La cuarta condición es que, una vez verificado que hay transportistas en el carril requerido, el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* solicite, vía radio, al personal de seguridad ubicado en la *Zona antepuerto* autorizar su ingreso al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*.

La quinta condición es que el personal de seguridad ubicado en la *Zona antepuerto* reciba el requerimiento del personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso*.

Y la sexta condición es que el personal de seguridad ubicado en la *Zona antepuerto* quite la tranquera del carril requerido para que los transportistas ingresen al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*.

5.4 Zona pre-balanza

Una vez que los transportistas llegan al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*, el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. aborda a los transportistas para verificar que cuenten con los documentos del conductor (licencia de conducir y pase) y el *Delivery Order* impreso que previamente fue generado por el Agente de Aduanas en el sistema MOST del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°19.

Gráfico 19 Revisión visual al Delivery Order impreso y los documentos del conductor en la Zona pre-balanza del Terminal Portuario Multipropósito.



Fuente: Tomas de campo propias.

Durante la realización del trabajo de campo se ha constatado que, como parte del proceso de despacho de la carga fraccionada implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A, es imperativo que en el punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*, los transportistas presenten al personal de seguridad el *Delivery Order* impreso, el cual, adicionalmente a la información impresa que contiene, deberá contener la firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas, así como los datos del transportista (conductor y camión) asignado para el retiro de la carga fraccionada del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Al respecto, la empresa APM Terminals Callao S.A. exige a los usuarios de registrar a mano la firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas, así como los datos del transportista (conductor y camión) asignado para el retiro de la carga fraccionada del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao. Cada uno de los datos antes mencionados deben ser registrados por los usuarios de la manera más clara y legible que les sea posible, de dado que, en el escenario que, por algún motivo, el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. determine que la firma y/o rúbrica y/o huella dactilar y/o información del Agente de Aduanas y/o del transportista no son legibles, devolverá los documentos a los transportistas y dará la orden para que se retiren del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

En estos escenarios, los transportistas tendrán que imprimir una nueva copia del *Delivery Order*, en el cual registrarán nuevamente la firma, rúbrica y la huella dactilar del Agente de Aduanas así como la información de los transportistas de la manera más clara y legible que les sea posible para luego, hacer nuevamente su cola en las vías de acceso externas hasta llegar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, ingresar y realizar nuevamente el flujo por la *Zona Antepuerto* hasta llegar a la *Zona pre-balanza* en donde el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. revisará nuevamente que el *Delivery Order* cuente con la firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas y la información del transportista y, en caso determine que firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas y la información del transportista son legibles, autorizará el ingreso de los transportistas al siguiente punto de control ubicado en la *Zona de pesaje de ingreso*.

Con el fin de dar un contexto claro y real respecto a la información que debe ser registrada a mano en el *Delivery Order* y presentada por los transportistas en el punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza* del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del

Callao, se adjunta la copia impresa del *Delivery Order* N° DO2310201004123660004, el cual se muestra a continuación en el Gráfico N°20.

Gráfico 20 Copia de *Delivery Order* impreso con firma, rúbrica y huella dactilar de Agente de Aduanas.

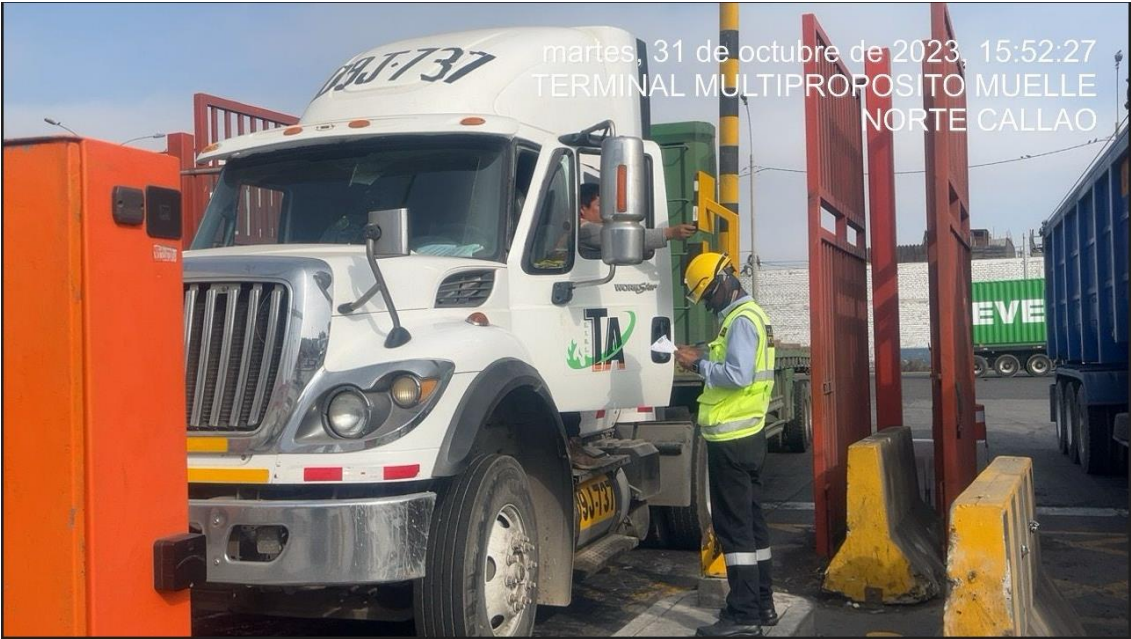
APM TERMINALS  Lifting Global Trade.		DELIVERY ORDER		 DO2310201004123660004	
D/O Número.: DO2310201004123660004			Código de depósito: 9998		
1. Agente Marítimo (Nombre - Dirección - RUC) Nombre: AGENCIAS UNIVERSALES PERU S.A. Dirección: AV. NESTOR GAMBETA 5502 CALLAO CALLAO 01 - CALLAO PE - PERU RUC: 20269215624		2. Consignatario (Nombre - Dirección - RUC) Nombre: INKAFERRO PERU S.A.C. Dirección: Av. Argentina Nro. 3441 - CALLAO 01 - Callao - PERU RUC: 20519305098			
3. Agente de Aduanas (Nombre - Dirección - RUC) Nombre: Savar Agentes De Aduana S.A. Dirección: Av. Bocanegra Nro. 274 Urb. Urb. Ind. Fundo Bocanegra - CALLAO 01 - Callao - PERU RUC: 20100412306		4. Número de Bill of Lading 03		5. Número de Master BL 03	
6. Fecha de arribo		7. Fecha de creación 2023-10-18 16:40:56			
8. Nombre de la Nave CHRYSOULA S /		9. Código de visita 23000847			
10. Puerto de descarga PECLL		11. Ubicación en el muelle 11A		12. Ubicación en el patio	
13. Tipo de carga BREAK BULK		14. Tipo de paquete L/PKTS			
15. Peso bruto 710.843		16. Unidad de medida D		17. Cantidad de unidades 354	
18. Peso bruto liberado por Aduanas (MT) 710.843		19. Cantidad de unidades liberada por Aduanas (QTY) 354			
20. Mercancía ALAMBRONES		21. Modo de operación Both Direct/Indirect			
22. Marcas de la carga TR32		23. Descripción de mercadería ALAMBRON CORRUGADO			
24. Empleado de agencia		25. Número de manifiesto 2023-02630		26. Ubigeo 010101	
27. Dirección de llegada de la carga NO PROCEDE					
28. Canal VERDE		29. Liquidador		30. Documento de Aduana: DAM  11B-2023-70-006780	
31. Documento de Aduana: Customs Reference N° AJE. 875 F4Z. 972 SAVAR. Q. 08602064. Fecha		32. BL Hijo 03		PERSONA JURIS GUARTE-HUASASQUIDE AUXILIAR DE DESPACHE DNI: 470733848 Consignatario/Agente (Firma/ Sello)  2023-10-18	
Printed by: AOE_237_PFE ROBERTO SANCHEZ SANCHEZ					

Fuente: Agencia de Aduanas SAVAR S.A.

5.5 Zona de pesaje de ingreso

Luego de ser validada la documentación por parte del personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A, los transportistas colocan su pase en la lectora para desactivar la tranquera y, posteriormente ingresan a la balanza ubicada en la Zona de pesaje de ingreso, conforme se muestra en el Gráfico N°21.

Gráfico 21 Ingreso del transportista a la balanza ubicada en la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez que los transportistas se posicionan en la balanza de la *Zona de pesaje de ingreso*, el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. entrega los documentos del conductor (permiso de conducir y pase) y el *Delivery Order* impreso al operador de la balanza quien se encarga de registrar la información del *Delivery Order* y de los transportistas (conductor y camión) en el sistema y, posteriormente, emitir de forma impresa el *Ticket de ingreso* que contiene la información antes descrita, así como el peso del camión vacío obtenido en la balanza, conforme se muestra en la Gráfico N°22.

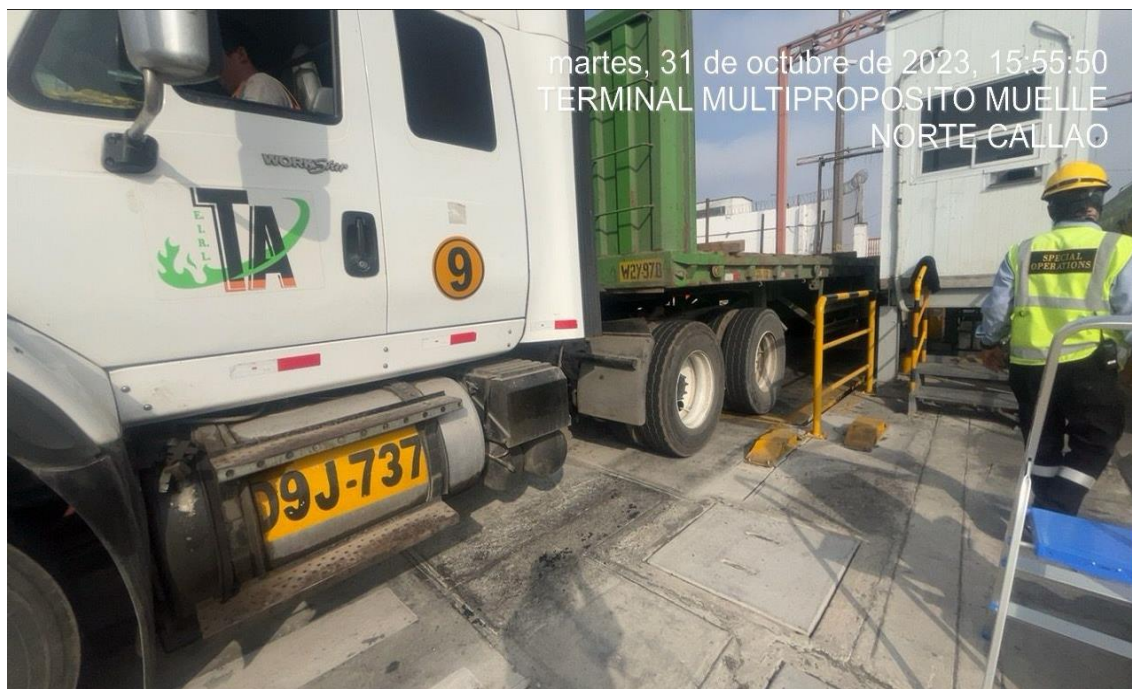
Gráfico 22 Pesaje del camión en la balanza de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Luego, el operador de la balanza entrega el *Ticket de ingreso*, el *Delivery Order*, y los demás documentos, descritos en el párrafo precedente, al personal de seguridad quien se encargará de entregar dichos documentos a los transportistas, quienes, luego, colocarán su pase en la lectora para desactivar la tranquera y, posteriormente dirigirse a la *Zona de despacho* correspondiente, conforme se muestra en el Gráfico N°23.

Gráfico 23 Transportista desactiva tranquera de balanza para trasladarse a la Zona de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



martes, 31 de octubre de 2023, 15:55:50
TERMINAL MULTIPROPOSITO MUELLE
NORTE CALLAO

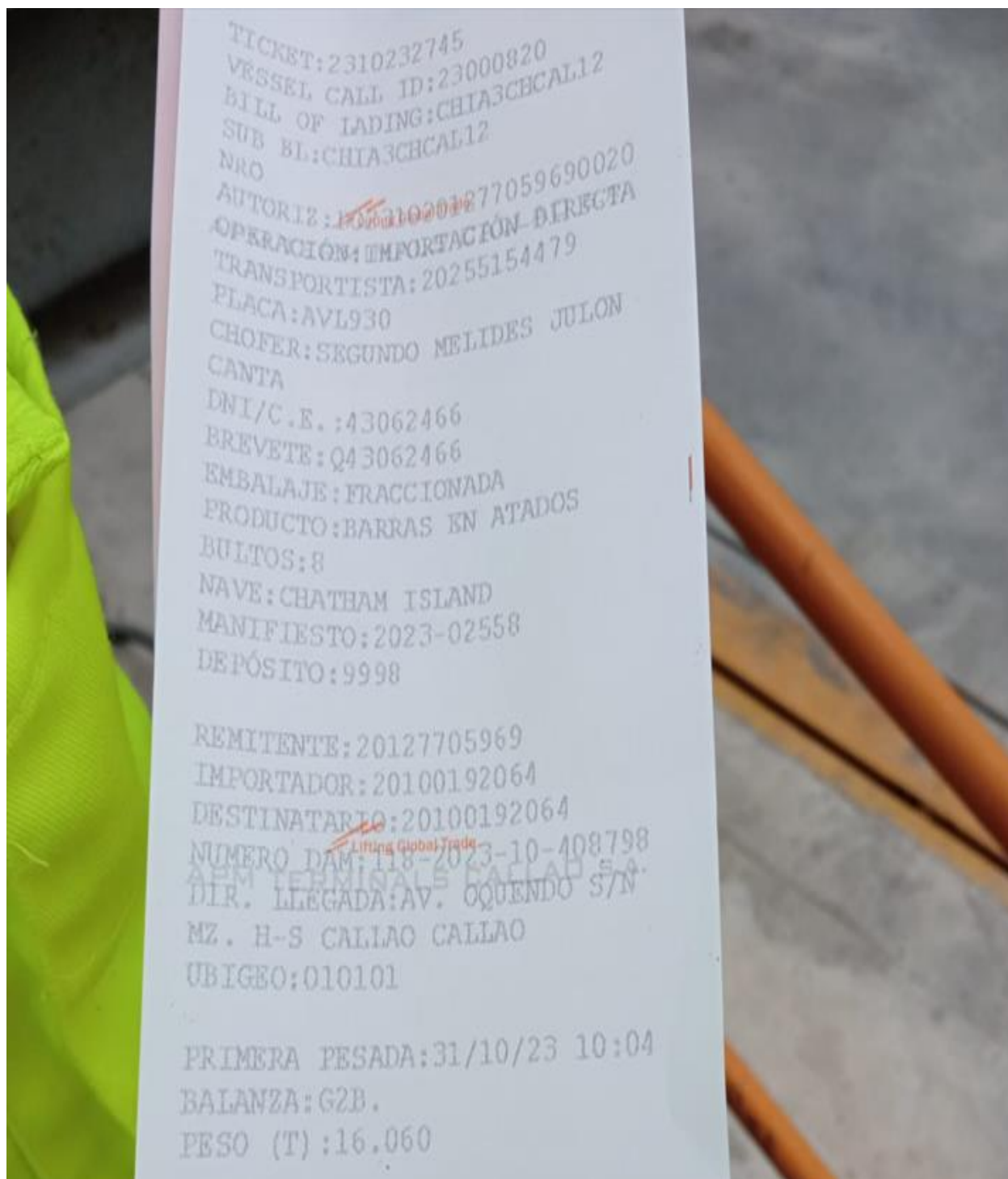


martes, 31 de octubre de 2023, 15:55:14
TERMINAL MULTIPROPOSITO MUELLE
NORTE CALLAO

Fuente: Tomas de campo propias.

Con la finalidad de dar un contexto claro de la información registrada en el *Ticket de ingreso* impreso que es entregado a los transportistas por parte del operador de la balanza en la *Zona de pesaje de ingreso*, se muestra el Gráfico N°24

Gráfico 24. Ticket de ingreso entregado al transportista en la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez que los transportistas salen de la *Zona de pesaje de ingreso* se trasladan a la *Zona de despacho* correspondiente, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°25.

Gráfico 25 Transportistas se trasladan desde la *Zona de pesaje de ingreso* hacia la *Zona de despacho* del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

5.6 Zona de despacho

En la *Zona de despacho*, los transportistas ingresan y son abordados por el Agente de Aduanas a quien le entregan el *Delivery Order* y el *Ticket de ingreso*, luego los transportistas hacen su cola para ser atendidos. Mientras tanto, el Agente de Aduanas se dirige al personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de las coordinaciones en la *Zona de despacho* y le entrega los documentos antes señalados.

Una vez que el personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. recibe los documentos impresos, realiza la validación, verificando, entre otros aspectos, que el *Delivery Order* impreso tenga la firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas y, de estar todo

conforme, instruye al *operador de la maquinaria* de realizar la maniobra correspondiente para entregar la carga sobre la carreta del camión, conforme se muestra en el Gráfico N°26.

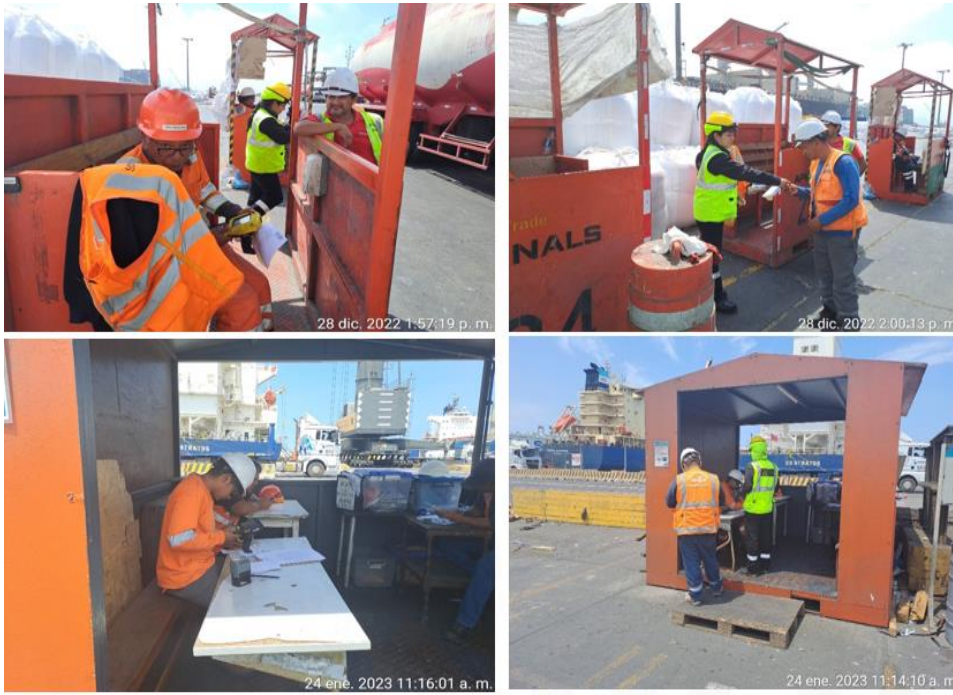
Gráfico 26 . Maniobra y entrega de la carga fraccionada sobre la carreta del camión.



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez que el *operador de maquinaria* entrega la carga sobre la carreta del camión, el coordinador de la *Zona de despacho* entrega al transportista el *Delivery Order* impreso y el *Ticket de ingreso* impreso en el que registra a mano la cantidad y tipo de carga que fue entregado a los transportistas, quienes, después de haber recibido los documentos antes señalados, se dirigen a la caseta del *tarjador* asignado por la empresa APM Terminals Callao S.A, el cual se ubica dentro de la *Zona de despacho*, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°27.

Gráfico 27 Tarjadores asignados por la empresa APM Terminals Callao S.A. en Zonas de despacho.



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez que los transportistas entregan los documentos antes señalados, el *tarjador* realiza el registro de la información de la carga entregada (tarja) en el sistema MOST. Esta actividad es realizada de forma manual mediante el dispositivo electrónico Handheld, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°28.

Gráfico 28 Proceso de tarja de la carga fraccionada despachada.



Fuente: Tomas de campo propias.

Mediante el dispositivo electrónico Handheld, el *tarjador* ingresa al sistema MOST (TOS) y registra el número del *Delivery Order*, la placa del camión, la cantidad y tipo de carga entregada. Luego, el *tarjador* coloca su sello y firma en el *ticket de ingreso* en señal de conformidad de la cantidad y tipo de carga despachada y, posteriormente, entrega el *Ticket de ingreso* y *Delivery Order* al transportista.

Resulta pertinente señalar que, como parte del proceso de la tarja, el Agente de Aduanas debe colocar su firma y sello en el referido *Ticket de ingreso* en señal de conformidad de la cantidad y tipo de carga fraccionada entregada sobre la carreta del camión. Para dar mayor contexto respecto a la información que se registra manualmente en el *Ticket de ingreso* por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. y el Agente de Aduanas, se muestra el Gráfico N°29.

Gráfico 29 *Ticket de ingreso* con firma y sello del Agente de Aduanas y el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. en la Zona de despacho.



Fuente: Agencia de Aduana Palacios & Asociados S.A.

Una vez que el *tarjador* termina de realizar la tarja de la carga despachada a los transportistas, coloca su firma y sello en el *Ticket de ingreso* y entrega dicho documento y el *Delivery Order* a los transportistas, quienes posteriormente se trasladarán a la *Zona de trinca* donde realizarán el aseguramiento de la carga sobre la carreta de su camión.

5.7 Zona de trinca

El proceso de trinca puede ser realizado en la *Zona de despacho* o en la *Zona de trinca* señala por la empresa APM Terminals Callao S.A. Este proceso es realizado exclusivamente por los transportistas mientras esperan que el *Tarjador* realice el registro de la cantidad y tipo de carga despachada o después que el tarjador haya realizado dicho registro en el sistema MOST (TOS), conforme se muestre a continuación en el Gráfico N°30.

Gráfico 30 Transportistas realizando la trinca de la carga fraccionada en la carreta del camión.



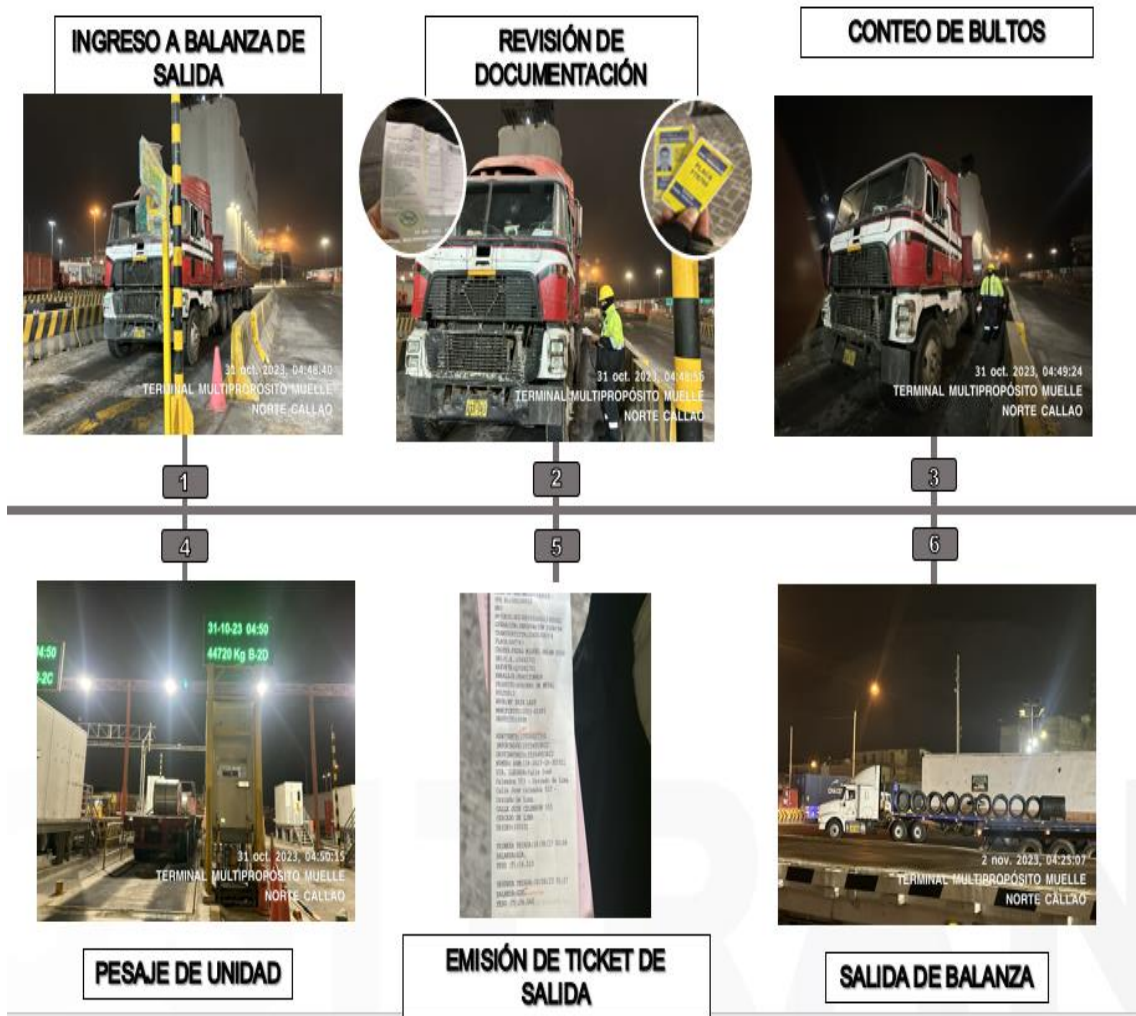
Fuente: Tomas de campo propias.

5.8 Zona de pesaje de salida

Una vez culminado la trinca de la carga en la carreta del camión, los transportistas se trasladan hacia la *Zona de pesaje de salida*, en donde, a través de las balanzas, el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. realiza el pesaje y posteriormente emite el *Ticket*

de salida que contiene información del pesaje de ingreso y de salida, conforme de muestra en el Gráfico N°31.

Gráfico 31 Proceso de pesaje en las balanzas ubicadas en la Zona de pesaje de salida del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez culminado el proceso de pesaje en la *Zona de pesaje de salida*, los transportistas colocan su pase en el lector para desactivar la tranquera y, posteriormente, salen del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

6 Flujo de las operaciones de despacho de la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao

Como resultado del trabajo de campo realizado por el autor del presente trabajo de investigación, se ha constatado que las operaciones de despacho de la carga sólida a granel se desarrollan, de forma secuencial, a través de cinco (05) zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, las cuales para fines del presente trabajo de investigación se denominarán como *Zona Antepuerto*, *Zona pre-balanza*, *Zona de pesaje de ingreso*, *Zona de despacho* y *Zona de pesaje de salida*.

6.1 Zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao vinculadas a las operaciones de despacho de la carga sólida a granel

La primera zona se denomina *Zona Antepuerto*, en esta zona ocurre el hito de ingreso de los camiones al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y, adicionalmente, es donde los transportistas deben esperar a que la empresa APM Terminals Callao S.A. autorice su ingreso a la zona de despacho donde le entregarán la carga de los usuarios finales, por lo tanto, para fines del presente trabajo de investigación, será considerado como el punto de partida del proceso operativo del despacho de la carga sólida a granel materia de análisis.

La segunda zona se denomina *Zona pre-balanza*, en la cual se realiza el control documentario y de identificación a los transportistas con el fin de autorizar su ingreso a la tercera zona denominada *Zona de pesaje de ingreso*, para luego dirigirse a la cuarta zona denominada *Zona de despacho* y, finalmente, dirigirse a la quinta zona denominada *Zona de pesaje de salida*.

Cada una de estas cinco (05) zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao han sido georreferenciadas a través de la aplicación Google Maps, conforme se muestra en el Gráfico N°32.

Gráfico 32 Zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao asignadas para el proceso de despacho carga sólida a granel.



Fuente: Google Maps.

Es pertinente señalar que la información georreferenciadas de las cinco (05) zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao asignadas para el proceso de despacho de carga sólida a granel mostradas en la Ilustración precedente, se condice con la información recopilada por la empresa Bitácora Technology Solutions S.A.C, la cual en marzo de 2023 fue contratada por la Autoridad Portuaria Nacional para realizar el servicio denominado *Determinación de los tiempos de permanencia de las unidades de transporte para el retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao*, con la excepción que en el presente trabajo de investigación se ha considerado dos zonas adicionales que corresponden a la *zona pre-balanza* y la *zona de trinca*.

Al respecto, es pertinente señalar las siguientes acotaciones:

El servicio efectuado por la empresa Bitácora Technology Solutions S.A.C tuvo como objetivo recopilar y analizar información utilizando medios de georreferencia como del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) y trabajo de campo para determinar los tiempos de permanencia de los camiones en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao con el fin de identificar los tiempos de retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

El servicio efectuado por la empresa Bitácora Technology Solutions S.A.C no analizó las causales de los tiempos de permanencia de los camiones, enfocándose exclusivamente en registrar por muestreo el tiempo acumulado de permanencia de los camiones en el Terminal Portuario Multipropósito. De hecho, parte del objetivo del referido servicio señala que *a partir de la información recopilada se buscará mejorar la eficiencia y productividad de las operaciones del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, optimizando los procesos de carga y descarga de los productos transportados*.

El presente trabajo de investigación analizó las causales de los tiempos de permanencia de los camiones dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao durante el proceso de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel, para ello, se realizó trabajo de campo que permitió al autor del presente trabajo de investigación tomar evidencias de cada una de las causales que generan los largos tiempos de permanencia de los camiones que vienen siendo materia de quejas, denuncias y/o reclamos por parte de los usuarios y sus respectivos gremios empresariales contra la empresa APM Terminals Callao S.A.

6.2 Vías de tránsito del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao vinculadas a las operaciones de despacho de carga sólida a granel

Con relación a las vías internas para el tránsito de los transportistas (conductor y camión), mediante comunicado de fecha 6 de julio de 2021¹, la empresa APM Terminals Callao S.A. puso a disposición de los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao el *Plano de flujo de Tránsito de Carga General* que muestra las rutas de ingreso y salida dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para el flujo de tránsito de los transportistas y la carga general, incluyendo la carga sólida a granel, conforme se muestra en el Gráfico N°33.

Gráfico 33 Plano de flujo de Tránsito de Carga General del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



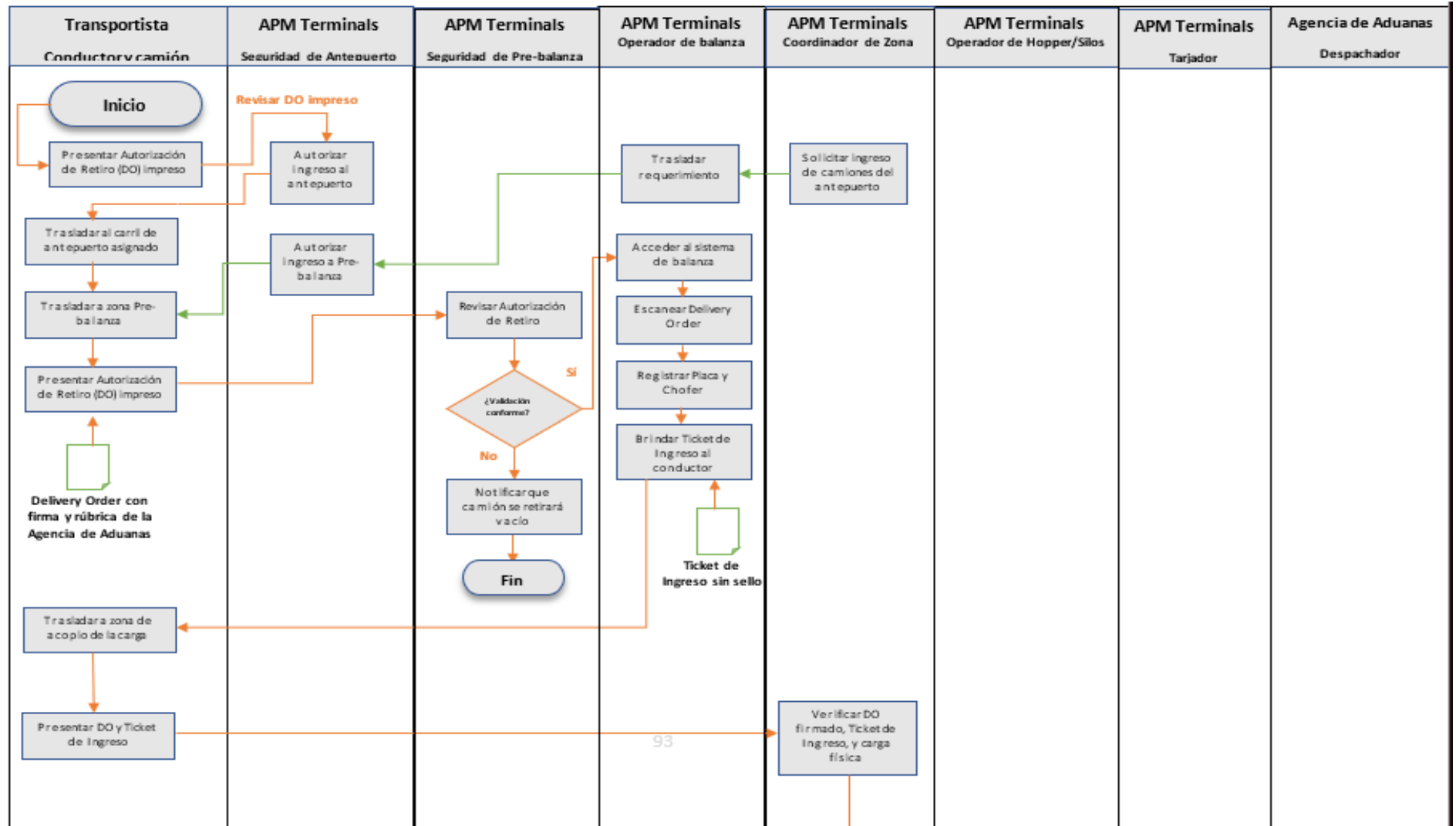
Fuente: Página web de la empresa APM Terminals Callao S.A.

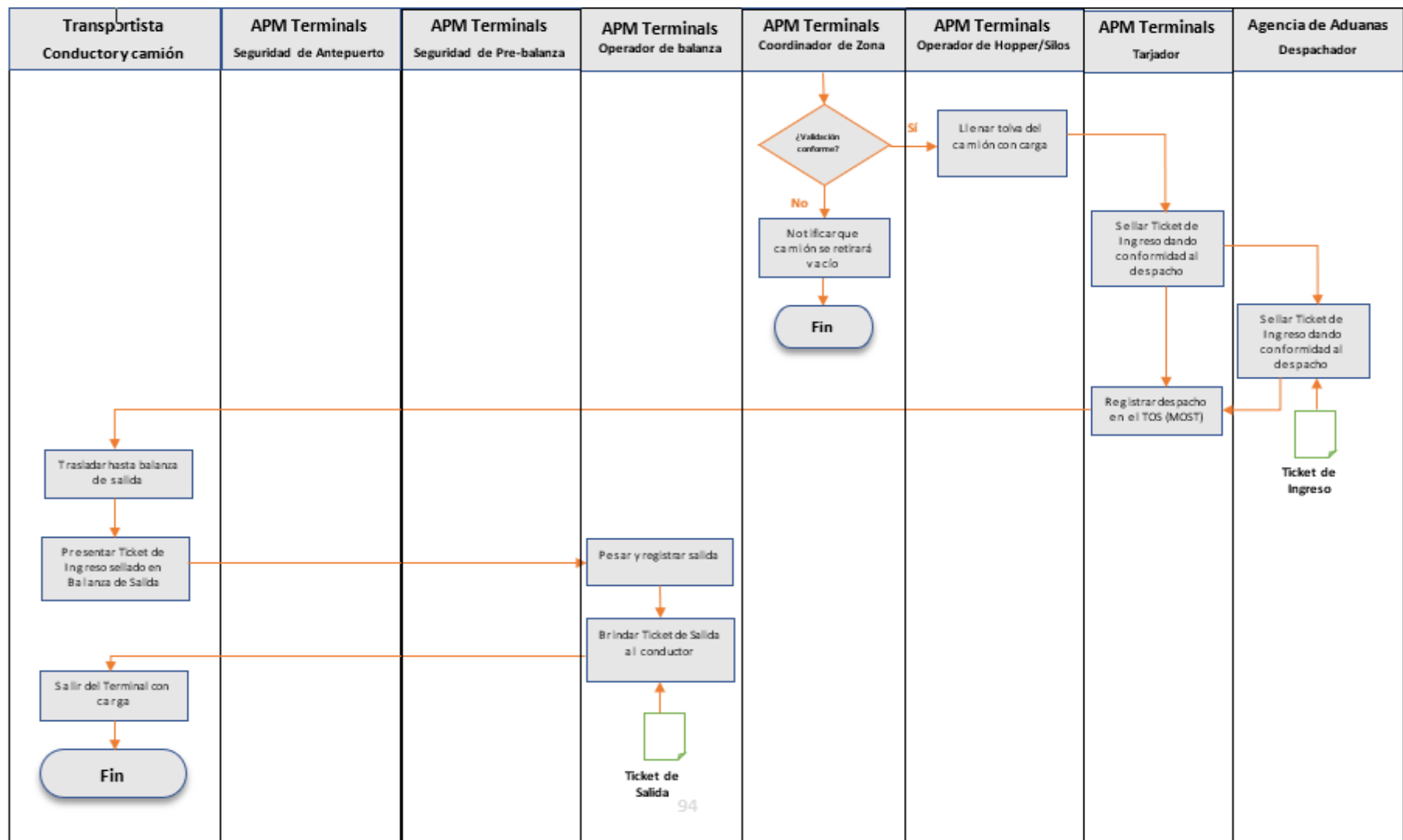
En ese sentido, con base a la información mostrada precedentemente en los Gráficos N°32 y N°33, se tiene que el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao cuenta

¹ <https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/news-and-alerts/2021/210706-plano-de-flujo-de-transito>

con una zona de antepuerto, una zona pre-balanza, una zona de pesaje de ingreso, seis zonas de despacho y una zona de pesaje de salida, así como rutas internas de ingreso y salida para el flujo de los transportistas y la carga, cada una de las cuales han sido asignadas por la empresa APM Terminals Callao S.A. para el desarrollo de las operaciones de despacho de la carga sólida a granel, cuyo proceso se muestra a continuación en el Cuadro N° 7.

Cuadro 7 Proceso de flujo de camiones y personas responsables de realizar el despacho de la carga sólida.





Fuente: Tomas de campo propias

6.3 Zona Antepuerto

De la información mostrada precedentemente en el Cuadro N°7 y en concordancia con los Gráficos N°32 y N°33, se tiene que el proceso operativo de despacho de la carga sólida a granel inicia en la puerta de acceso de la *Zona antepuerto* (primer punto de control) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, donde los transportistas son abordados por el personal de seguridad para verificar que cuenten con sus documentos (permiso de conducir y pase) y el *Delivery Order* impreso que autoriza el retiro de la mercancía de los usuarios, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°34.

Gráfico 34 Ingreso del transportista a la Zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Durante el trabajo de campo realizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se ha constatado que el personal de seguridad ubicado en la puerta de acceso de la *Zona antepuerto* (primer punto de control) no registra la información de los transportistas que ingresan a la *Zona antepuerto*, solo hace una verificación visual que los transportistas porten el *Delivery Order* y sus documentos (*permiso de conducir y pase*), conforme a lo mostrado precedentemente en el Gráfico N°34.

De hecho, el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. no cuenta con alguna herramienta que le permita registrar el ingreso de los transportistas al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, dado que la empresa APM Terminals Callao S.A. no ha implementado un sistema de registro de ingreso de los transportistas a la *Zona antepuerto* que le permita gestionar de manera eficiente el ingreso de los transportistas a cada una de las *zonas de despacho*, durante cada jornada laboral, lo cual se acreditará más adelante.

Es pertinente señalar que la asignación de carriles de la *Zona antepuerto* es programada por la empresa APM Terminals Callao S.A, considerando las operaciones que ha programado en cada una de las jornadas laborales. Al respecto, se debe tener en cuenta que las operaciones en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao se ejecutan diariamente en tres jornadas laborales contabilizadas desde las 07:00 horas hasta la 15:00 horas, desde las 15:00 horas hasta las 23:00 horas y, desde las 23:00 horas hasta las 07:00 horas, cada una de las cuales ha sido aprobada por la empresa APM Terminals Callao S.A, de conformidad en el artículo 96 del ROP v5.2 precitado en la sección III del presente trabajo de monografía.

Con el fin de evidenciar lo antes señalado se adjunta, a través del Gráfico N°35 la copia impresa de la *Programación de Carriles de la Zona Antepuerto de Carga General* correspondiente a la jornada laboral 07:00 horas a 15:00 horas de la fecha 1 de diciembre de 2023.

Gráfico 35 Programación de Carriles de la Zona Antepuerto de Carga General del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

01/12/2023 - 07/15 HRS.			
LINEA	MUELLE	NAVE	CARGA
1,2	SILOS	FRANBO ACE	MAIZ (DIRECTO)
3,4	2A	NORTH ISLAND	CLINKER A GRANEL (DIRECTO)
5,6,7	3A	AMSTEL LION	MAIZ (DIRECTO)
8	1A	UNI ORIZON	SODA ASH (DIRECTO)
9,10	2A	NORTH ISLAND	BBS DE CEMENTO (DIRECTO)
11	2A	BBC UKRAINE / CAMABAIAS	PRODUCTOS DE ACERO/DESECHOS/RANCHO

Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez culminada esta verificación en la puerta de acceso de la *Zona antepuerto*, los transportistas (conductor y camión) ingresan al carril asignado por la empresa APM Terminals Callao S.A, conforme se muestra en el Gráfico N°36.

Gráfico 36 Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez que los transportistas se posicionan en el carril asignado, deben hacer cola en el carril y esperar a ser llamados por parte del personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. que se encuentra en la *Zona de despacho* donde le entregarán la carga sólida a granel.

Mientras los transportistas esperan ser llamados por el personal operativo que se encuentra la *Zona de despacho*, el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. se encarga de realizar la revisión visual de los camiones y las carretas verificando que los transportistas cumplan con las medidas de seguridad dispuestas por la empresa APM Terminals Callao S.A. para ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°37.

Gráfico 37 Revisión visual del camión y tolva en la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito.

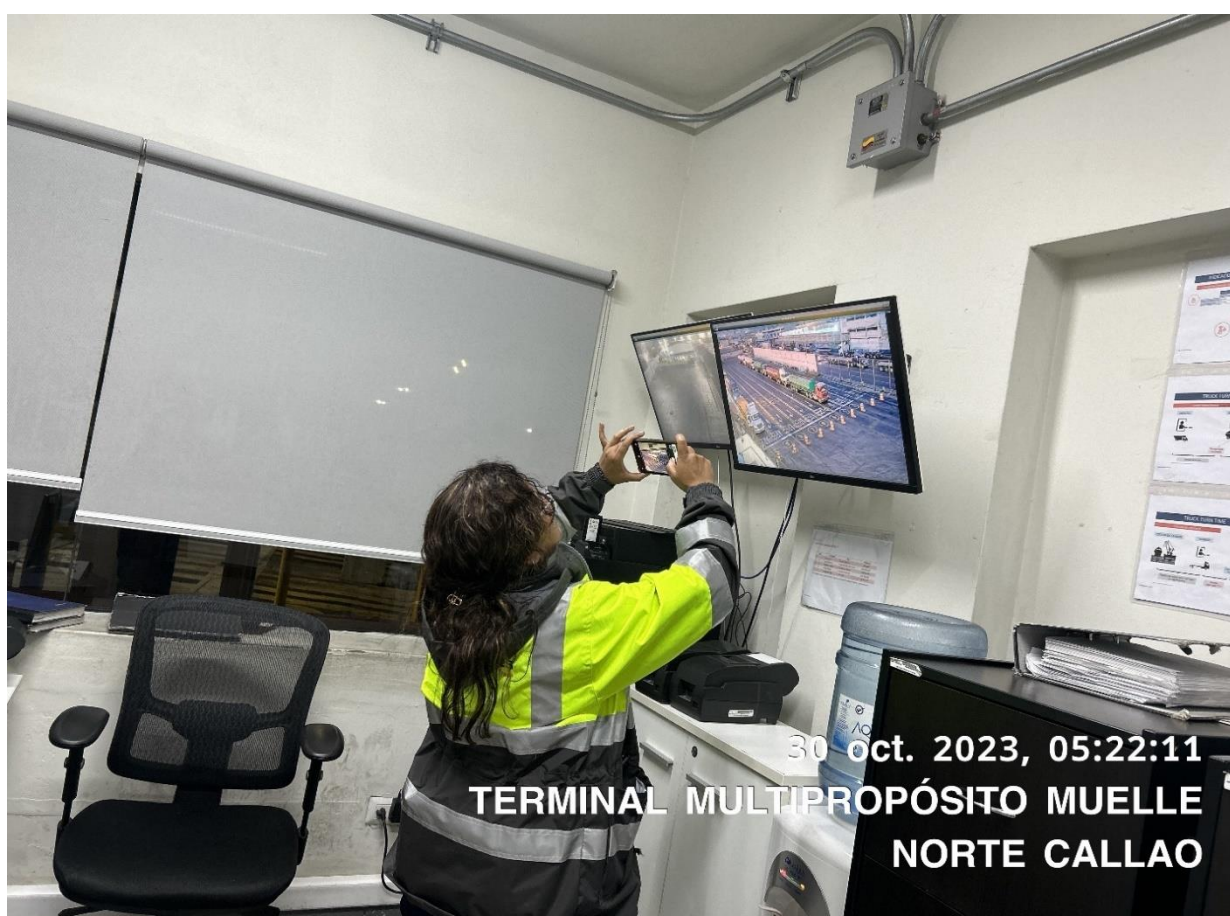


Fuente: Tomas de campo propias.

El personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. que se encuentra en la *Zona de despacho* se comunica vía radio o celular con el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* y solicita el ingreso de una cantidad determinada de transportistas ubicados en alguno de los carriles de la *Zona Antepuerto*.

Una vez recibido este requerimiento, el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* verifica, a través de un monitor, si hay transportistas en los carriles requeridos y, de ser así, solicita vía radio al personal de seguridad de la *Zona Antepuerto* autorizar su ingreso a la *Zona de pesaje de ingreso*, conforme se muestra en el Gráfico N°38.

Gráfico 38 Verificación de presencia de camiones en los carriles de la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez recibido este requerimiento, el personal de seguridad de la *Zona Antepuerto* verifica si hay transportistas en los carriles requeridos y, de ser así, mueve la barrera de los referidos carriles para que los transportistas salgan de la *Zona Antepuerto* y se trasladen al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°39.

Gráfico 39 Traslado de transportista desde la Zona Antepuerto hacia la Zona pre-balanza del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao



Fuente: Tomas de campo propias.

En función a los hechos descritos y a los Gráficos N°38 y 39 mostradas precedentemente, se tiene que, los transportistas que ingresan al Terminal Portuario Multipropósito para retirar la carga sólida a granel en la fecha y hora programada por la empresa APM Terminals Callao S.A, podrán intentar ingresar a la *Zona de despacho* siempre y cuando se cumplan seis (06) condiciones de coordinación por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

La primera condición es que el personal operativo ubicado en la *Zona de despacho* solicite, vía radio o teléfono, al personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* verificar si hay transportistas en un determinado carril de la *Zona antepuerto* y, de ser así, autorizar el ingreso a una cantidad determinada.

La segunda condición es que el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* reciba el requerimiento del personal operativo ubicado en la *Zona de despacho*.

La tercera condición es que el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* verifique si hay transportistas en el carril requerido.

La cuarta condición es que, una vez verificado que hay transportistas en el carril requerido, el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* solicite, vía radio, al

personal de seguridad ubicado en la *Zona antepuerto* autorizar su ingreso al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*.

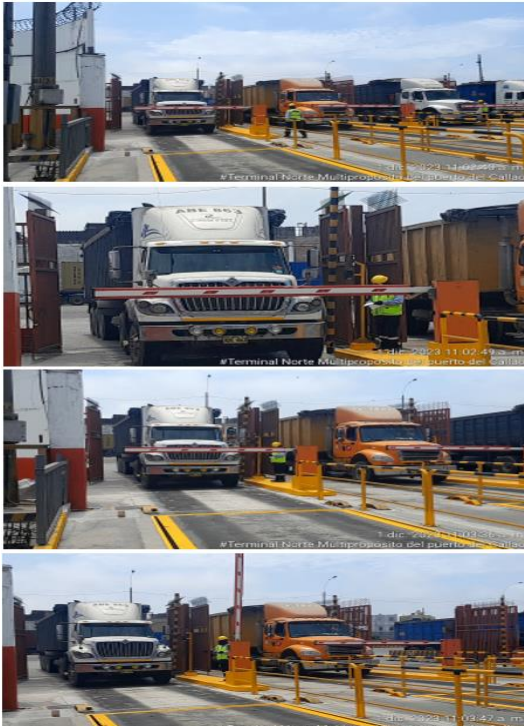
La quinta condición es que el personal de seguridad ubicado en la *Zona antepuerto* reciba el requerimiento del personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso*.

Y la sexta condición es que el personal de seguridad ubicado en la *Zona antepuerto* quite la tranquera del carril requerido para que los transportistas ingresen al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*.

6.4 Zona pre-balanza

Una vez que los transportistas llegan al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*, el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. aborda a los transportistas para verificar que cuenten con los documentos del conductor (licencia de conducir y pase) y el *Delivery Order* impreso que previamente fue generado por el Agente de Aduanas en el sistema MOST del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°40.

Gráfico 40 Revisión visual al Delivery Order impreso y los documentos del conductor en la Zona pre-balanza del Terminal Portuario Multipropósito.



Fuente: Tomas de campo propias.

Durante la realización del trabajo de campo se ha constatado que, como parte del proceso de despacho de la carga sólida a granel implementado por la empresa APM Terminals

Callao S.A, es imperativo que en el punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*, los transportistas presenten al personal de seguridad el *Delivery Order* impreso, el cual, adicionalmente a la información impresa que contiene, deberá contener la firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas, así como los datos del transportista (conductor y camión) asignado para el retiro de la carga fraccionada del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Al respecto, la empresa APM Terminals Callao S.A. exige a los usuarios de registrar a mano la firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas, así como los datos del transportista (conductor y camión) asignado para el retiro de la carga sólida a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao. Cada uno de los datos antes mencionados deben ser registrados por los usuarios de la manera más clara y legible que les sea posible, de dado que, en el escenario que, por algún motivo, el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. determine que la firma y/o rúbrica y/o huella dactilar y/o información del Agente de Aduanas y/o del transportista no son legibles, devolverá los documentos a los transportistas y dará la orden para que se retiren del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

En estos escenarios, los transportistas tendrán que imprimir una nueva copia del *Delivery Order*, en el cual registrarán nuevamente la firma, rúbrica y la huella dactilar del Agente de Aduanas así como la información de los transportistas de la manera más clara y legible que les sea posible para luego, hacer nuevamente su cola en las vías de acceso externas hasta llegar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, ingresar y realizar nuevamente el flujo por la *Zona Antepuerto* hasta llegar a la *Zona pre-balanza* en donde el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. revisará nuevamente que el *Delivery Order* cuente con la firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas y la información del transportista y, en caso determine que firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas y la información del transportista son legibles, autorizará el ingreso de los transportistas al siguiente punto de control ubicado en la *Zona de pesaje de ingreso*.

Con el fin de dar un contexto claro y real respecto a la información que debe ser registrada a mano en el *Delivery Order* y presentada por los transportistas en el punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza* del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se adjunta la copia impresa del *Delivery Order* N° DO2310201003336520003, el cual se muestra a continuación en el Gráfico N°41.

Gráfico 41 Copia de Delivery Order impreso con firma, rúbrica y huella dactilar de Agente de Aduanas.

APM TERMINALS <small>Using Global Trade.</small>		DELIVERY ORDER	
D/O Número.: DO231020100336520003		Código de depósito: 9998	
1. Agente Marítimo (Nombre - Dirección - RUC) Nombre: CALLAO SHIPPING S.A.C. Dirección: AV. EL POLO NEGRO 401 INT. 703 LIMA 33 - LIMA PERU PE - PERU RUC: 20000896700		3. Consignatario (Nombre - Dirección - RUC) Nombre: Compania Molinero Del Centro S.A.C., Molinero Del Centro Dirección: Av. Nicolás Ayllón N. 11840 Int. 1184 Z.I. Ate - LIMA 03 - LIMA - PERU RUC: 20131117713	
3. Agente de Aduanas (Nombre - Dirección - RUC) Nombre: Augusto Bedoya S.A. Dirección: Av. Javier Prado Oeste 410 Urb. Osmaría - LIMA 27 - Lima - PERU RUC: 20100333682		4. Número de B/D of Lading 3	
6. Fecha de arribo 2023-10-22 22:30:00		8. Número de Master BL 3	
8. Nombre de la Nave BLK JAMAICA 7		7. Fecha de creación 2023-10-25 12:50:29	
19. Puerto de descarga PECLL		11. Ubicación en el muelle 11A	
13. Tipo de carga DRY BULK EDIBLE		14. Tipo de paquete	
15. Peso bruto 7000.000		17. Cantidad de unidades 0	
16. Unidad de medida 0		18. Cantidad de unidades liberada por Aduanas (CIV) 0	
18. Peso bruto liberado por Aduanas (MT) 7000.000		21. Modo de operación Both Direct/Indirect	
20. Mercancía TRIGO		23. Descripción de mercadería CANADA PRAIRIE SPRING RED WHEAT PLUS # 2 OR BETTER, IN BULK	
22. Marcas de la carga TR32		25. Número de manifiesto 2023-02245	
24. Empleado de agencia		26. Ubigeo. 150103	
27. Dirección de llegada de la carga AV NICOLAS AYLLON 11840 ATE (MOLICENTRO)			
28. Canal ROJO		29. Liquidador	
31. Documento de Aduana: Customs Reference N°		30. Documento de Aduana: DAM	
32. BL Hijo		118-7004-70-00062	
Firma: Miguel Yactayo Acuña Q 10482925 ASZ 864 - ADG 993		Firma: AGENCIA DE ADUANAS AGENCIARIO AGENCIA DE ADUANAS AGENCIARIO AGENCIA DE ADUANAS AGENCIARIO AGENCIA DE ADUANAS AGENCIARIO AGENCIA DE ADUANAS Consignatario/Agente (Firma/ Sello)	

Printed by : AGE_073_PRE 1 / 1 2023/10/23 03:00:45

Fuente: Agencia de Aduanas Augusto Bedoya S.A.

Luego de ser validada la documentación por parte del personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A, los transportistas colocan su pase en la lectora para desactivar la tranquera y, posteriormente ingresar a la balanza ubicada en la Zona de pesaje de ingreso, conforme se muestra en la Ilustración N°64.

Gráfico 42 Ingreso del transportista a la balanza ubicada en la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

6.5 Zona de pesaje de ingreso

Una vez que los transportistas se posicionan en la balanza de la *Zona de pesaje de ingreso*, el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. entrega los documentos del conductor (permiso de conducir y pase) y el *Delivery Order* impreso al operador de la balanza quien se encarga de registrar la información del *Delivery Order* y de los transportistas (conductor y camión) en el sistema y, posteriormente, emitir de forma impresa el *Ticket de ingreso* que contiene la información antes descrita, así como el peso del camión vacío obtenido en la balanza, conforme se muestra en el Gráfico N°43.

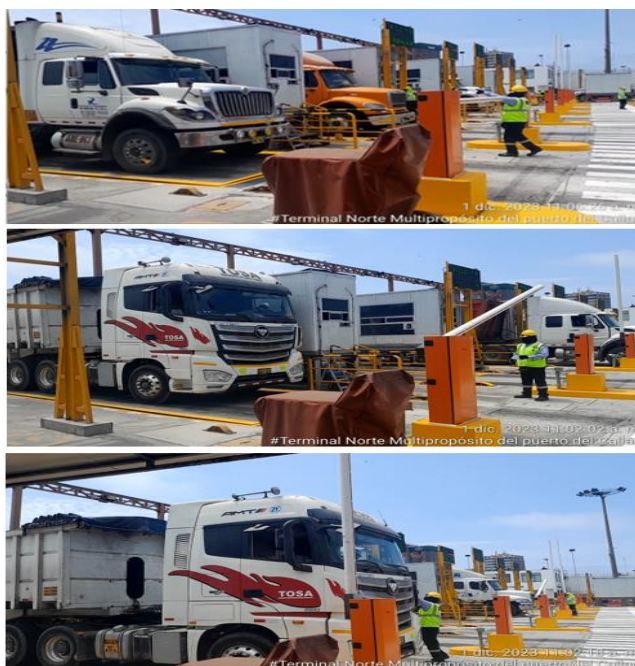
Gráfico 43 Pesaje del camión en la balanza de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Luego, el operador de la balanza entrega el Ticket de ingreso, el Delivery Order, y los demás documentos, descritos en el párrafo precedente, al personal de seguridad quien se encargará de entregar dichos documentos a los transportistas, quienes, luego, colocarán su pase en la lectora para desactivar la tranquera y, posteriormente dirigirse a la Zona de despacho correspondiente, conforme se muestra en el Gráfico N°44.

Gráfico 44 Transportista desactiva tranquera de balanza para trasladarse a la Zona de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Con la finalidad de dar un contexto claro de la información registrada en el *Ticket de ingreso* impreso que es entregado a los transportistas por parte del operador de la balanza en la *Zona de pesaje de ingreso*, se muestra el Gráfico N°45.

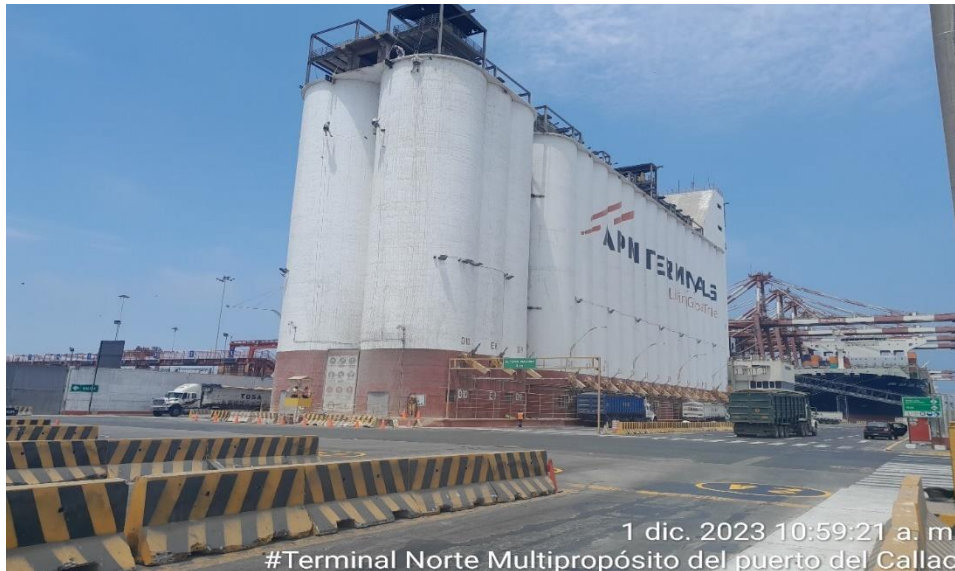
Gráfico 45 Ticket de ingreso entregado al transportista en la Zona de pesaje de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez que los transportistas salen de la *Zona de pesaje de ingreso* se trasladan a la *Zona de despacho* correspondiente, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°46.

Gráfico 46 Transportistas se trasladan desde la Zona de pesaje de ingreso hacia la Zona de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



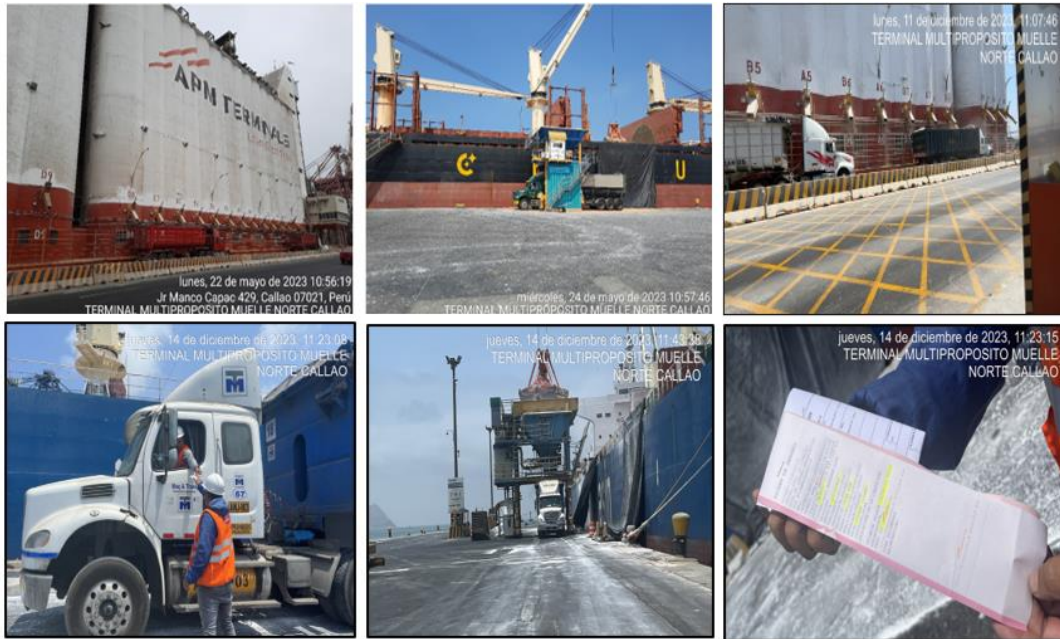
Fuente: Tomas de campo propias.

6.6 Zona de despacho

En la *Zona de despacho*, los transportistas ingresan y son abordados por el Agente de Aduanas o el representante de la empresa de transportes, según corresponda, a quien le entregan el *Delivery Order* y el *Ticket de ingreso*, luego el Agente de Aduanas o el representante de la empresa de transportes guía a los Transportistas para posicionarse debajo de la tolva o al costado del silo, según corresponda, en donde deberán esperar ser atendidos. Mientras tanto, el Agente de Aduanas o el representante de la empresa de transportes entrega los documentos antes señalados al tarjador de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de las coordinaciones en la *Zona de despacho*.

Una vez que el personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. recibe los documentos impresos, realiza la validación, verificando, entre otros aspectos, que el *Delivery Order* impreso tenga la firma, rúbrica y huella dactilar del Agente de Aduanas, así como la información del transportista (conductor y camión) y, de estar todo conforme, instruye al *operador de la tolva o al operador del silo*, según corresponda, realizar la maniobra correspondiente para entregar la carga sobre la tolva del camión, conforme se muestra en la Ilustración N°69.

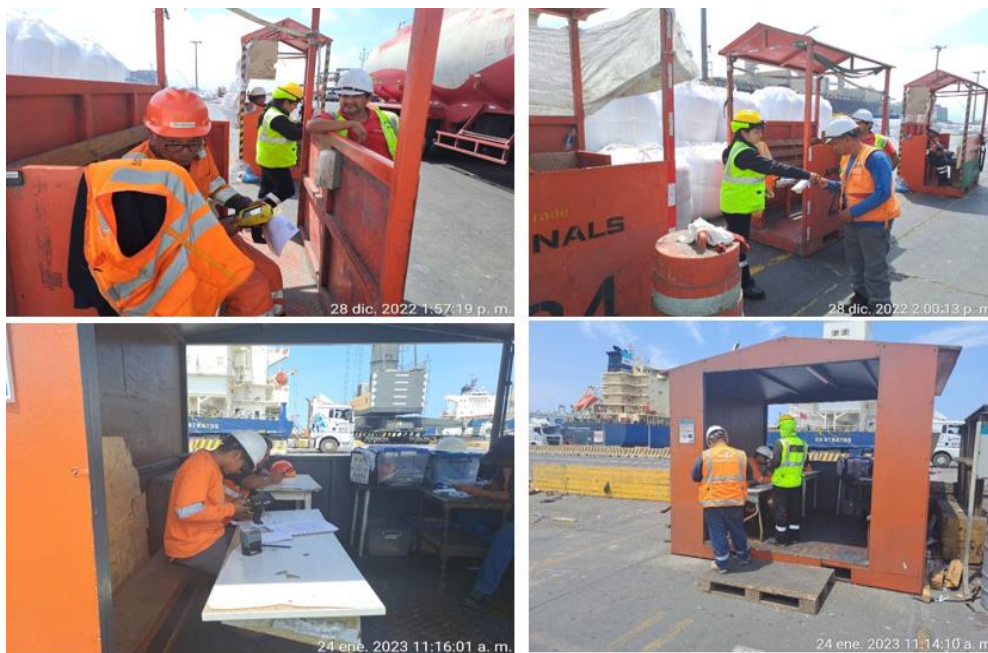
Gráfico 47 Maniobra y entrega de la carga sólida a granel sobre la tolva del camión.



Fuente: Tomas de campo propias.

Mientras que *operador de la tolva o silos* entrega la carga sobre la tolva del camión, el *tarjador* realiza el registro de la información de la carga entregada (tarja) en la tolva del camión, conforme se muestra a continuación en el Gráfico 48.

Gráfico 48 Tarjadores asignados por la empresa APM Terminals Callao S.A. en Zonas de despacho de carga sólida a granel



Fuente: Tomas de campo propias.

. Esta actividad es realizada de forma manual mediante el dispositivo electrónico Handheld conectado al sistema MOST. Para ello, los tarjadores usan como insumo la información contenida en el *Delivery Order* impreso, como, por ejemplo, el número del *Delivery Order*, la placa del camión, el tipo de carga entregada, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°49.

Gráfico 49 Proceso de tarja de la carga sólida a granel despachada.



Fuente: Tomas de campo propias.

Luego, el *tarjador* coloca su sello y firma en el *ticket de ingreso* en señal de conformidad del tipo de carga despachada y, posteriormente, entrega el *Ticket de ingreso* y *Delivery Order* al transportista.

Resulta pertinente señalar que, como parte del proceso de la tarja, el Agente de Aduanas debe colocar su firma y sello en el referido *Ticket de ingreso* en señal de conformidad de la cantidad y tipo de carga sólida a granel entregada sobre la tolva del camión. Para dar mayor contexto respecto a la información que se registra manualmente en el *Ticket de ingreso* por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. y el Agente de Aduanas, se muestra el Gráfico N°50.

Gráfico 50 Ticket de ingreso con firma y sello del Agente de Aduanas y el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. en la Zona de despacho.



Fuente: Agencia de Aduana Palacios & Asociados S.A.

Una vez que el *tarjador* termina de realizar la tarja de la carga despachada a los transportistas, coloca su firma y sello en el *Ticket de ingreso* y entrega dicho documento y el *Delivery Order* a los transportistas, quienes posteriormente se trasladarán a la *Zona de pesaje de salida*.

Con relación a la maniobra de manto de la tolva del camión, es pertinente mencionar que esta maniobra la realizan los transportistas en algunos casos dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto y en otros casos después de salir del referido terminal.

Para ser más exacto, solo los transportistas que han implementado en sus camiones el manto automatizado realizan dicha maniobra dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, mientras que el resto de los transportistas realizan el manto de la tolva de su camión de forma manual fuera del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

6.7 Zona de pesaje de salida

Una vez que los transportistas llegan a la *Zona de pesaje de salida*, el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. realiza el pesaje y posteriormente emite el *Ticket de salida* que contiene información del pesaje de ingreso y de salida, conforme de muestra en el Gráfico N°51.

Gráfico 51 Proceso de pesaje en las balanzas ubicadas en la Zona de pesaje de salida del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez culminado el proceso de pesaje en la *Zona de pesaje de salida*, los transportistas colocan su pase en el lector para desactivar la tranquera y, posteriormente, salen del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

7 Problemas Identificados en el Proceso de Despacho de la Carga Fraccionada y la Carga Sólida a Granel

Una vez identificado cada uno de los hitos y las actividades que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. y los usuarios deben realizar, en cumplimiento de sus obligaciones tipificadas en el Reglamento de Operaciones aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional vinculadas al tema materia de análisis, se consideró pertinente realizar reuniones con los representantes de la empresa APM Terminals Callao S.A. y a los usuarios, con la finalidad de contrastar la información obtenida durante el trabajo de campo realizado en el Terminal Portuario Multipropósito y, de esta manera, emitir una opinión objetiva e imparcial acerca de los hechos que vienen ocurriendo durante el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

Al respecto, resulta pertinente mencionar que entre los meses de junio y octubre de 2023, se llevaron a cabo diversas reuniones en las instalaciones del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y en las oficinas de la Autoridad Portuaria Nacional, la cual estuvo presidida por la Autoridad Portuaria Nacional y contó con la participación de los representantes de los Gremios de Transportistas, Gremios de los Agentes de Aduanas, el director de operaciones y el gerente de operaciones de carga general de la empresa APM Terminals Callao S.A, así como representantes de OSITRAN, incluyendo el autor del presente trabajo de monografía.

Con la finalidad de acreditar lo señalado en el párrafo precedente, se adjunta a modo de ejemplo la publicación de la Autoridad Portuaria Nacional mediante la cual dio a conocer acerca de la reunión efectuada en la fecha 5 de octubre de 2023, así como de las acciones que se vienen realizando conjuntamente con los representantes de los Gremios de Transportistas, con los representantes de la empresa APM Terminals Callao S.A. y los representantes del ente Regulador con la finalidad de abordar los problemas en la atención a los transportistas para retirar la carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme se muestra en el Gráfico N° 52.

Gráfico 52 Reunión en las oficinas de la Autoridad Portuaria Nacional entre representantes de APM Terminals Callao S.A. Gremio de Transportistas, APN y OSITRAN.



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

En dicha reunión, los representantes del Gremio de Transportistas manifestaron su descontento de los siguientes hechos que vienen ocurriendo en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao:

El tiempo de atención por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. durante las operaciones de despacho de carga fraccionada, precisando que sus agremiados vienen siendo afectados por las largas horas que deben permanecer en la zona antepuerto y en las vías de acceso externa esperando a que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. los atienda, a pesar que es la referida empresa la que programa las operaciones de despacho a partir de una determinada fecha y hora y al no cumplir con la atención a los transportistas según su propia programación, genera sobrecostos a los usuarios y a las propias empresas de transporte por las horas no trabajadas, así como por los cobros que la empresa APM Terminals Callao S.A. impone a los usuarios por el almacenaje de su carga en el Terminal Portuario Multipropósito cada vez que no retiran su carga dentro del plazo de 3 días de libre almacenamiento.

Las medidas adoptadas por la empresa APM Terminals Callao S.A. para retirar a los transportistas que pasaron horas esperando en la zona antepuerto y que al momento de llegar

a la zona pre-balanza, el personal de seguridad les indica que la huella dactilar del Agente de Aduanas registrada a mano en el Delivery Order no es legible, por lo que deben salir del Terminal, registrar la huella dactilar de forma legible y volver a hacer su cola para ingresar

Los problemas en la tarja debido a errores de digitación de la carga entregada por parte del personal de APM Terminals Callao S.A. ubicado en las zonas de despacho, toda vez que, cuando ocurren estos errores, el personal de seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A. suspende al conductor y lo denuncia por hurto de mercancía, a pesar que es el personal operativo de la empresa APM Terminals Callao el responsable de entregar y contabilizar la carga entregada a cada transportista como parte de las operaciones de despacho de la carga fraccionada.

Finalmente, los representantes del Gremio de Transportistas precisaron que es prioritario que la empresa APM Terminals Callao S.A. corrija los problemas que vienen ocurriendo durante las operaciones para el retiro de la carga de los usuarios y, adicionalmente, se trabaje de manera conjunta con la Autoridad Portuaria Nacional y el ente Regulador (OSITRAN) con la finalidad de que las actividades realizadas por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. para el despacho de la carga sean eficientes

En atención a los hechos manifestados por el Gremio de los Transportistas, se brindó el uso de la palabra a los representantes de la empresa APM Terminals Callao S.A. quienes señalaron que las operaciones de despacho de la carga fraccionada y, en general, vienen siendo realizadas con normalidad y que, hasta la fecha de dicha reunión, el director de operaciones y el gerente de operaciones de carga general no tenían conocimiento acerca de algún problema en el proceso de despacho.

Aunado a ello, los representantes de la empresa APM Terminals Callao S.A. señalaron que los problemas de congestión que se genera en las vías de acceso externas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao no son responsabilidad de la empresa APM Terminals Callao S.A. y que dichos problemas se deben a la poca cantidad de carriles que los transportistas disponen para poder ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Si bien es cierto que los comentarios antes señalados fueron hechos por parte de los representantes de la empresa APM Terminals Callao S.A. que participaron en la reunión de fecha 5 de octubre de 2023, resulta pertinente señalar que esa misma percepción ha sido declarada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. en su plan de negocios de fecha 2023, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N° 53.

Gráfico 53 APM Terminals Callao S.A. atribuye la congestión de las vías externas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao a la falta de espacio para el estacionamiento de camiones y falta de ordenamiento de las vías externas



Classification: Public

Proyectos de construcción en zonas aledañas al TNM

Diversas obras de construcción en zonas aledañas al TNM generan un gran congestionamiento vehicular en las vías de acceso a este.

Deberían implementarse planes de tránsito con desvíos adecuados que faciliten el ingreso y salida de los terminales portuarios del Callao

No implementación del proyecto de antepuerto del Callao

Alta congestión en las vías aledañas al puerto causado por la falta de espacio para el estacionamiento de camiones y ordenar el ingreso a las terminales portuarias.

Debiendo tomar importancia al proyecto de antepuerto del Callao que facilitaría el acceso de los camiones a los terminales portuarios y reducir la congestión vehicular.

APM TERMINALS  Lifting Global Trade.

Fuente: Plan de Negocios 2023 APM Terminals Callao S.A.

Con base a los hechos antes descritos y concordados con el Gráfico N° 53, se tiene que la empresa APM Terminals Callao S.A. pretendería desvincular su responsabilidad como gestor del nodo logístico portuario que representa el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, mediante el cual se atiende el 100% de la carga fraccionada y la carga sólida a granel que ingresa por el puerto del Callao, atribuyendo el problema de congestionamiento a una presunta falta de espacio y ordenamiento en las vías de acceso externa, a pesar que parte de esas vías de acceso fueron asignadas para uso exclusivo de los transportistas que van a retirar carga fraccionada y carga sólida a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao como parte de las medidas adoptadas por las autoridades del Gobierno Peruano desde el 2019 hasta el 2023 con el fin de coadyuvar en el ordenamiento y control de las vías de acceso del puerto del Callao para agilizar el tránsito en la zona portuaria, conforme se muestra a continuación en los Gráficos N°54, N°55, N°56 y N°57.

Gráfico 54 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dispone medidas para el ingreso de camiones al puerto del Callao



MTC dispone medidas para el ingreso de camiones al puerto del Callao

Escrito por: Asppor | 28 junio, 2019

Fuente: Página web de la Asociación Peruana de Operadores Portuarios (ASPPOR)

En junio de 2019, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones dio a conocer las medidas adoptadas para el ingreso de camiones al puerto del Callao, como parte del plan piloto de reordenamiento del tránsito. Estas medidas involucraron, entre otros aspectos, la asignación de vías y carriles específicos para el ingreso de los transportistas hacia los terminales portuarios ubicados en el puerto Callao, los cuales, fueron asignados en función al terminal portuario y al tipo de carga a ser retirado por parte de los transportistas.

La implementación de estas medidas fue posible gracias al trabajo conjunto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad Portuaria Nacional, Provías Nacional, el Gremio de Transportistas, entre otros actores que colaboraron en estas acciones implementadas.

Como parte de las medidas adoptadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en conjunto con las partes antes mencionadas, se asignó 1 carril (carril B) exclusivo para los transportistas que retiran carga fraccionada, 1 carril (carril A) para los transportistas que retiran carga a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, 1 carril (carril DPW) para los transportistas que retiran y entregan contenedores en el Terminal Portuario Especializado de Contenedores ubicado en la zona sur del puerto del Callao y 1 carril de libre acceso para los casos que se requieran por parte de alguno de los dos terminales portuarios antes mencionados, conforme se muestra en el Gráfico N°55.

Gráfico 55 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dispone medidas para el ingreso de camiones al puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

Asimismo, en junio de 2020, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria Nacional anunciaron que se ampliaría el control vehicular de los camiones en las vías de acceso del puerto del Callao con el fin de agilizar su ingreso al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y el Terminal Portuario Especializado de Contenedores ubicado en la zona de sur del puerto del Callao, en el marco del plan de reordenamiento del tránsito en el ingreso al puerto del Callao, conforme se muestra en el Gráfico N°56.

Gráfico 56 APN promueve la ampliación del control vehicular en los alrededores del puerto del Callao para agilizar el tránsito en la zona.



Fuente: Portal de transparencia Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Esta actividad viene siendo reforzada a través del Centro de Control de la Autoridad Portuaria Nacional ubicada en el Terminal Portuario Multipropósito del Callao, conforme se muestra en el Gráfico N°57.

Gráfico 57 Centro de Control de la Autoridad Portuaria Nacional ubicado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional.

Con base a los hechos antes descritos y concordados con los Gráficos N°54, 55, 56 y 57, se tiene que la empresa APM Terminals Callao S.A. desconoce o pretende desconocer los problemas manifestados por los representantes del Gremio de Transportistas respecto a las operaciones de despacho de la carga general, incluyendo la carga fraccionada y la carga sólida a granel y, además pretende desvirtuar las acciones de ordenamiento y control de las vías de acceso externas del puerto del Callao que vienen siendo ejecutadas por parte de las autoridades competentes de manera conjunta con el Gremio de Transportistas y el propio personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. a través de, entre otros medios documentados, el grupo de chat de Whatsapp denominado VIAS DE ACCESO.

A partir de los hechos antes descritos y una vez obtenido la opinión de las partes (representantes del Gremio de Transportistas y la empresa APM Terminals Callao S.A.) respecto a las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se procedió a realizar diversos acercamientos a los usuarios involucrados en estas operaciones, principalmente con los agentes de aduana y los transportistas que deben interactuar diariamente con el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. en cada una de las zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao vinculadas a las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

De esta manera, sumado al trabajo de campo realizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se ha obtenido documentación, tomas fotográficas e información relevante que permite acreditar cada uno de los problemas identificados en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del Callao, así como el impacto que estos problemas causan a los usuarios, a la empresa APM Terminals Callao S.A, a los pobladores del puerto del Callao, al medio ambiente y a la sostenibilidad del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme se indica en las próximas subsecciones.

7.1 Problemas identificados en el Segundo Subproceso: Programar las operaciones de despacho de la carga

Conforme al sustento descrito a partir de los Gráficos N° 8, 9 y 10 y la subsección 2 de la sección VI del presente trabajo de investigación, se tiene que la empresa APM Terminals Callao S.A. ha optado por adquirir el sistema MOST (TOS) para la gestión de las operaciones vinculadas a la carga general, incluyendo el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

Este sistema cuenta con diferentes módulos, como, por ejemplo, un módulo de citas que permite registrar la fecha y hora de llegada de los transportistas que se encargarán de retirar la carga de los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao; sin embargo, la empresa APM Terminals Callao S.A no ha optado por habilitar el referido módulo de citas del sistema MOST, lo cual no estaría alineado con su compromiso manifestado en la primera sesión del Consejo de Usuarios de Puertos del 2019 respecto a la implementación de un sistema de citas para el retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Debido a ello, los usuarios deben solicitar mediante correo electrónico u otro medio documentado a la empresa APM Terminals Callao S.A. programar el despacho de su carga a

partir de una fecha y hora específica, lo cual, demanda que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. tenga que estar en constante seguimiento a su bandeja de correo electrónico y/u otro medio con el que se comunica con los usuarios con el fin de evaluar y atender de forma veraz y oportuna el requerimiento de los usuarios.

Al respecto, es pertinente señalar que se ha constatado que el método de coordinación implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. tiene problemas de efectividad dado que el personal de la referida empresa no siempre realiza las coordinaciones internas para planificar y asignar los recursos y maquinaria necesarios para entregar la carga a la flota de camiones enviada por los usuarios en las fechas y hora acordadas, incumpliendo con sus obligaciones descritas en el Reglamento de Operaciones aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional de planificar y ejecutar el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel según lo programado y, en consecuencia, generar perjuicios económicos a los usuarios dado que para poder retirar su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y, además, recibir dicha carga en su almacén o local, deben contratar el servicio de los transportistas (conductor y camión), así como de personal de estibadores y maquinaria con su respectivo operador, cada uno de los cuales, deberá ser pagado por parte de los usuarios, independientemente si durante el tiempo período del servicio contratado hayan trasladado y/o manipulado la carga del usuario en su almacén o local. las empresas de transporte para enviar la cantidad de transportistas (conductor y camión)

Con la finalidad de evidenciar lo indicado en el párrafo precedente, se adjunta copia de correos electrónicos remitidos por los usuarios al personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. relacionado a la carga fraccionada y la carga sólida a granel, los cuales muestran en los Gráficos N° 58, 59, 60, 61, 62 y 63.

Gráfico 58 Caso 1 – Usuarios no pueden retirar su carga debido a que APM Terminals Callao S.A. no asignó recursos para realizar el despacho programado de carga fraccionada.

Re: Programación de Despacho Nave MSXT Flora BL FL2101TC49/TC51/TC52/TC54/TC55 con blsns.con Sulfato de Potasio/ Nitrato de Calcio/Kieserite/Sulfato de Magnesio de nuestro Cliente Inka Agri-Resources S.A.C

From: Juan Roberto Soto García <jsoto@beagle.com.pe>

Sent: sábado, 11 de setiembre de 2021 15:22

To: GC Despachos <apmtgcdespachos@maersk.onmicrosoft.com>; Carga General - Clientes APMTC <cargageneral.clientes@apmterminals.com>; Juan Ernesto Vildoso Miranda <juan.vildoso@apmterminals.com>; +D APMT CALLAO SHIFT N <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; Sr.Tovar <rtovar@beagle.com.pe>; Sra.Violeta <vborja@beagle.com.pe>; Lilian Olivas <lolivas@beagle.com.pe>; Percy Farias <pfarias@beagle.com.pe>; Jefry <asistenteoperativo1@beagle.com.pe>; Beagle Sotelo <rsotelo@beagle.com.pe>; Inkagri Romani <carlos.romani@inkafert.com.pe>; Juan Izaguirre <jizaguirre@beagle.com.pe>; Ricardo Javier <rjavier@beagle.com.pe>

Subject: Re: Programación de Despacho Nave MSXT Flora BL FL2101TC49/TC51/TC52/TC54/TC55 con blsns.con Sulfato de Potasio/ Nitrato de Calcio/Kieserite/Sulfato de Magnesio de nuestro Cliente Inka Agri-Resources S.A.C

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Buenas Tardes

Sres.APMTC viendo que no hay personal de estiba para el despacho de la carga en referencia en el turno de 15/23 del día de hoy Sábado 11/09 y turnos posteriores.

Nos vemos con la necesidad de cancelar toda la logística de recepción de carga de este fin de semana por falta de personal de estiba.

Esto nos afecta por no poder disponer de la mercadería y también porque se podría incurrir al uso de área.

Se deja precedente que nuestro cliente no asumirá cualquier sobrecostos por falta de recursos por parte de APMTTC.

Se les agradecerá antemano dicha gestión.

SlDs.

Juan Roberto Soto García

Supervisor de Operaciones

El 9 set. 2021 19:07, Juan Roberto Soto García <jsoto@beagle.com.pe> escribió:

Buenas Noches

Sres.APMTC sírvanse asignar recursos y carril para el despacho de la carga en referencia para el despacho para mañana Viernes 10/09 a las 07.00 am.

Se hace referencia que la carga se ubica en la Zona 2 y se está descargando de la Bodega 2.

Se sugiere un carril asignado para está carga.

En la Bodega 2 solo hay 05 BLs con blsns.de nuestro cliente.

No hay de otro cliente.

Se les agradecerá antemano dicho gestión.

SlDs.

Juan Roberto Soto García

Supervisor de Operaciones

Fuente: Agencia de Aduanas Beagle S.A.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°58, se tiene que mediante correo electrónico de fecha 9 de septiembre de 2021 19:07 horas, la agencia de aduanas Beagle S.A. solicitó a la empresa APM Terminals Callao S.A. programar el despacho de la carga fraccionada ubicada en la zona 2 del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao a partir de las 07:00 horas de la fecha 10 de septiembre de 2023 y, adicionalmente, asignar los recursos, así como el carril en la zona antepuerto para el ingreso y espera de los camiones que realizarán el retiro de la carga del usuario.

Posteriormente, mediante correo electrónico de fecha 11 de septiembre de 2021 15:23 horas, la agencia de aduanas Beagle S.A. señaló que se cancelaría la logística contratada para el despacho de la carga fraccionada programado desde las 15:00 horas hasta las 23:00 horas de la fecha en mención, toda vez que la empresa APM Terminals Callao S.A. no asignó recursos para realizar el despacho de la carga fraccionada programado.

Aunado a ello, la agencia de aduanas Beagle S.A. precisó que debido a la problemática antes descrita que fue generada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A., se generó perjuicios económicos contra la referida agencia de aduanas al tener que cancelar la logística que había contratado para el despacho de la carga fraccionada, así como perjuicios económicos contra el consignatario de la carga al tener que cancelar la logística contratada para recibir la carga fraccionada en su local, advirtiendo además que, debido a la problemática antes mencionada, existía el riesgo de no poder retirar la carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao dentro del período de 3 días calendario de almacenaje libre de pago y de cualquier cargo por gastos administrativos, operativos u otros, el cual se contabiliza desde el término de las operaciones de descarga de la nave, lo cual generaría que el consignatario de la carga incurra en sobrecostos por uso de área operativa a favor de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Al respecto, mediante correo electrónico de fecha 11 de septiembre de 2021 19:28 horas, es decir, después de 04 horas y 05 minutos de haber recibido la notificación de la agencia de aduanas Beagle S.A. respecto a la problemática antes descrita, la empresa APM Terminals Callao S.A., a través de su área de Planning, comunicó a la referida agencia de aduanas que recién tendría disponibilidad de recursos para realizar el despacho de la carga fraccionada a partir de las 07:00 horas de la fecha 12 de septiembre de 2023, evidenciando que la empresa APM Terminals Callao S.A. no realizó las coordinaciones necesarias al momento de programar el despacho de la carga fraccionada. Los hechos antes descritos se muestran en el Gráfico N°59.

Gráfico 59 Caso 2 – APM Terminals Callao S.A. comunica inoportunamente a usuarios la reprogramación del despacho de carga fraccionada debido a falta de recursos.

Re: Programación de Despacho Nave MSXT Flora BL FL2101TC49/TC51/TC52/TC54/TC55 con blsns.con Sulfato de Potasio/ Nitrato de Calcio/Kieserite/Sulfato de Magnesio de nuestro Cliente Inka Agri-Resources S.A.C 

De: Alfredo Guerra Ugás <alfredo.guerra@apmterminals.com>

Enviado: sábado, 11 de septiembre de 2021 19:28

Para: Juan Roberto Soto García; GC Despachos; Carga General - Clientes APMTC; Juan Ernesto Vildoso Miranda; +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER; Sr.Tovar; Sra.Violeta; Lilian Olivas; Percy Farias; Jefry; Beagle Sotelo; Carlos Romani; Juan Izaguirre; Ricardo Javier

Asunto: RE: Programación de Despacho Nave MSXT Flora BL FL2101TC49/TC51/TC52/TC54/TC55 con blsns.con Sulfato de Potasio/ Nitrato de Calcio/Kieserite/Sulfato de Magnesio de nuestro Cliente Inka Agri-Resources S.A.C

Estimado Juan buenas tardes

Confirmamos, disponibilidad de personal para el despacho de bolsones el 12/09 07 hrs.

Favor de confirmar logística

Quedamos atentos.

Alfredo Guerra Ugás
General Cargo Planner
APM Terminals Callao
Callao, Perú
Office +51-1-200-8887



www.apmterminalscallao.com.pe



Classification: Internal

From: Juan Roberto Soto García <jsoto@beagle.com.pe>

Sent: sábado, 11 de setiembre de 2021 15:22

To: GC Despachos <apmtgcdespachos@maersk.onmicrosoft.com>; Carga General - Clientes APMTC <cargageneral.clientes@apmterminals.com>; Juan Ernesto Vildoso Miranda <juan.vildoso@apmterminals.com>; +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER

Fuente: Agencia de Aduanas Beagle S.A..

Al respecto, debemos precisar que la problemática antes señalada no corresponde a un caso excepcional o aislado, sino que es una problemática recurrente que genera perjuicios económicos a los usuarios dado que se ven imposibilitados de retirar su carga en la fecha acordada con la empresa APM Terminals Callao S.A. viéndose obligados a pagar las penalidades impuestas por los transportistas (conductores y camiones) que fueron contratados para retirar su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, así como pagar a los estibadores y maquinaria que fueron contratados para recibir la carga en el local de los usuarios en la fecha que la empresa APM Terminals Callao S.A. programó el despacho de la carga

Con el fin de evidenciar lo señalado en el párrafo precedente, mostraremos algunos de los casos que vienen ocurriendo, en cada uno de los cuales, la empresa APM Terminals Callao S.A. no cumplió con sus obligaciones tipificadas en el Reglamento de Operaciones aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, referidas a, entre otros aspectos, asignar maquinaria o recursos necesarios y/o mantener coordinación y seguimiento continua de las operaciones con la finalidad de que las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel se ejecuten en la fecha y hora programada, debiendo, además, realizar las acciones necesarias, en el marco de su competencia, para garantizar la fluidez de las mismas.

Gráfico 60 Caso 3 - Usuarios no pueden retirar su carga debido a que APM Terminals Callao S.A. no asignó recursos para realizar el despacho programado de carga fraccionada.

Re: PROBLEMAS PARA INGRESO UNIDADES // TOKI HARMONY // MIROMINA SA - Os. 01109 - 001111



Omar Nomberto <omar.nomberto@avm.pe>

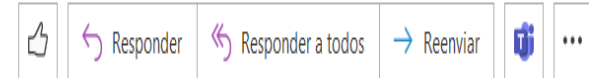
Para [cargageneral.clientes@apmterminals.com](#); [manuel.quispe@apmterminals.com](#); [diego.delapuerta@apmterminals.com](#); [eduardo.moleros@apmterminals.com](#); [agustin.granadino@apmterminals.com](#); [apmtcfbinbill@apmterminals.com](#); **y 7 usuarios más**

CC [hugo.chero@avm.pe](#); [erik.mejia@avm.pe](#); [jose.bello@avm.pe](#); [Usuarios OSITRAN](#); [svalenzuela@avmaduanera.com.pe](#); [azevallos@avmaduanera.com.pe](#); [aarone@avmaduanera.com.pe](#); [michael.yuca@avm.pe](#); [miguelhv@molicom.com.pe](#); **y 3 usuarios más**

Mensaje reenviado el 12/12/2022 13:11.

Si hay problemas con el modo en que se muestra este mensaje, haga clic aquí para verlo en un explorador web.

Haga clic aquí para descargar imágenes. Para ayudarle a proteger su confidencialidad, Outlook ha impedido la descarga automática de algunas imágenes en este mensaje.



lunes 12/12/2022 12:00

Estimados sres Apmt buenos dias

El dia de ayer se solicitó recursos de 15 a 23 para el carguío de los perfiles pero no asignaron los recursos, recién en la jornada de 23 a 07:00 am asignaron recursos, retrasando el carguío y por ende no vamos a llegar retirar la carga dentro del plazo establecido, que vence mañana 13/12/22

Por los motivos mencionados se solicita que nos amplien los dias que dure el retiro de la carga, teniendo en cuenta que el carguío de dichas perfiles es con maniobra, además de los problemas para el ingreso al puerto.

Faltan por retirar 190 viajes aproximadamente.



DESPACHOS CG - APMT i

APM, Avm, Avm, Avm, Avm, Avm, Avm, Avm, Tú, Cristina, Daniel, Daril, Gino, Gy, Herman, Jose, Manuel, Martin, Richard, +51 902 723 269, +51 902 739 964, +51...



Antepuerto

6:00 p. m.



Avm Anthony Arone



Buenas tardes

Seños apm se envió el correo para que nos asignen recursos para el despacho de platinas pero hasta el momento no tenemos ni máquina ni estivas para el despacho de platinas de la nave

TOKI HARMONI

6:22 p. m.

Fuente: Agencia de Aduanas AVM S.A.C

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°60, se tiene que mediante correo electrónico de fecha 12 de diciembre de 2022 12:00 horas, la agencia de aduanas AVM S.A.C acusó a la empresa APM Terminals Callao S.A. de no haber asignado los recursos para realizar el despacho de carga fraccionada ubicada en el muelle 3 del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao programado para la fecha 11 de diciembre desde las 15:00 horas hasta las 23:00 horas.

La agencia de aduanas AVM S.A.C. precisó que desde las 15:00 horas hasta las 23:00 horas de 11 de diciembre de 2022, los 20 camiones contratados para realizar el retiro de la carga fraccionada, según lo programado, se encontraban dentro del Terminal Portuario Multipropósito, pero no fueron atendidos debido a que la empresa APM Terminals Callao S.A. no asignó estibadores y maquinaria para realizar el despacho de la carga fraccionada.

Debido a la problemática antes descrita que fue generada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, la agencia de aduanas AVM S.A.C. y el consignatario se vieron perjudicados económicamente al tener que cancelar la logística que había contratado para el despacho de la carga fraccionada, así como al tener que cancelar la logística contratada para recibir la carga fraccionada en el local del consignatario. Aunado a ello, la agencia de aduanas AVM S.A.C precisó que, debido a la problemática antes mencionada, existía el riesgo de no poder retirar la carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao dentro del período de 3 días calendario de almacenaje libre de pago y de cualquier cargo por gastos administrativos, operativos u otros, el cual se contabiliza desde el término de las operaciones de descarga de la nave, lo cual generaría que el consignatario de la carga incurra en sobrecostos por uso de área operativa a favor de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Gráfico 61 Caso 4 – Transportistas no pueden ingresar para retirar la carga sólida a granel debido a problemas de coordinación interna por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

From: Angel Fuentes Zevallos <angel.fuentes@apmterminals.com>
Sent: Sunday, July 9, 2023 3:34:37 PM
To: Cordova, Jaime <jaime.cordova@adm.com>; César Meneses <cesar.meneses@canopus.pe>; Eduardo Moleros Flores <eduardo.moleros@apmterminals.com>
Cc: Jorge Rodríguez <jorge.rodriguez@canopus.pe>; Guevara, Agustin <Agustin.Guevara@adm.com>; Peru_Trading <Peru_Trading@adm.com>; peru_logistica <peru_logistica@adm.com>; Fernandez, Cristian <Cristian.Fernandez@adm.com>; Luis Miguel Gallo Villar <lgallo@san-fernando.com.pe>; Diana Carol Ruiz Torres <DRUIZ@san-fernando.com.pe>; Juan Jose Salazar Canales <jsalazar@san-fernando.com.pe>; Operaciones Canopus <operaciones@canopus.pe>; Bryam Taboada Rivera <bryam.taboada@holascharff.com>; Rodolfo Salinas <rodolfo.salinas@holascharff.com>; Paola Palomino <paola.palomino@holascharff.com>; Diana Velasco <diana.velasco@holascharff.com>; Jorge Capurro <jimmy.zapata@holascharff.com>; Sandra Leon <Sandra.Leon@casor.net>; Gustavo De las Casas <gustavo.delascasadc@casor.net>; Javier Arana <Javier.Arana@casor.net>; Juana Sandoval <juana.Sandoval@casor.net>; Paul Vera <Paul.Vera@casor.net>; +D APMT Callao Shift Manager <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; +D APMT Callao GC Planners <apmtgcplanners@apmterminals.com>; +D APMT Callao TRAFICO <APMTCOPSTRAFFIC1@APMTERMINALS.COM>; +D APMT Callao Resources Coordinator <DAPMTCallaoResourcesCoordinator@MAERSK.COM>; Carga General - Clientes APMTC <cargageneral.clientes@apmterminals.com>; 'David Chavez Manrique' <dchavez@ositran.gob.pe> <dchavez@ositran.gob.pe>; Angela Arrescurrenaga Santisteban <arrescurrenaga@ositran.gob.pe>; Luis Pariona <lpariona@apn.gob.pe>; Carlos Rodolfo Molina Barrutia <cmolina@apn.gob.pe>; Manuel Gilberto Hinojosa Lopez <mhinojosa@apn.gob.pe>; USUARIOS OSITRAN <usuarios@ositran.gob.pe>
Subject: RE: [EXTERNAL] Re: 5.- PELAGIANI -- REPORTE DE OPERACIONES DEL TURNO 08/07 15:00 - 23:00 HRS

Buenas tardes,

Desde el inicio del operativo se han contado con 2 líneas para la logística según la siguiente distribución:

LINEA	MUELLE	NAVE	CARGA
1	02A	PELAGIANI	ADM (FREJOL DE SOYA) DIRECTO
2	02A	PELAGIANI	SAN FERNANDO (FREJOL DE SOYA) DIRECTO

Desde 09/07 1500 hrs, se reasignan las líneas de acuerdo al termino del BL 02:

9/07/2023			
15:00-23:00			
LINEA	MUELLE	NAVE	CARGA
1, 2	02A	PELAGIANI	ADM (FREJOL DE SOYA) DIRECTO

RE: [EXTERNAL] Re: 5.- PELAGIANI -- REPORTE DE OPERACIONES DEL TURNO 08/07 15:00 - 23:00 HRS



Cordova, Jaime <jaime.cordova@adm.com>

Para Nicolas Reynaldo Cisneros; Angel Fuentes Zevallos; César Meneses; Eduardo Molerros Flores

CC Jorge Rodriguez; Guevara, Agustin; Peru_Trading; peru_logistica; Fernandez, Cristian; Luis Miguel Gallo Villar; Diana Carol Ruiz Torres;

Juan Jose Salazar Canales; Operaciones Canopus; Bryam Taboada Rivera; Rodolfo Salinas; Paola Palomino; **y 19 usuarios más**



domingo 9/07/2023 22:2:

From: Cordova, Jaime <jaime.cordova@adm.com>

Sent: Sunday, July 9, 2023 3:36:31 PM

To: Angel Fuentes Zevallos <angel.fuentes@apmterminals.com>; César Meneses <cesar.meneses@canopus.pe>; Eduardo Molerros Flores <eduardo.molerros@apmterminals.com>

Cc: Jorge Rodriguez <jorge.rodriguez@canopus.pe>; Guevara, Agustin <Agustin.Guevara@adm.com>; Peru_Trading <Peru_Trading@adm.com>; peru_logistica <peru_logistica@adm.com>; Fernandez, Cristian <Cristian.Fernandez@adm.com>; Luis Miguel Gallo Villar <lgallo@san-fernando.com.pe>; Diana Carol Ruiz Torres <DRUIZ@san-fernando.com.pe>; Juan Jose Salazar Canales <jsalazar@san-fernando.com.pe>; Operaciones Canopus <operaciones@canopus.pe>; Bryam Taboada Rivera <bryam.taboada@holascharff.com>; Rodolfo Salinas <rodolfo.salinas@holascharff.com>; Paola Palomino <paola.palomino@holascharff.com>; Diana Velasco <diana.velasco@holascharff.com>; Jorge Capurro <jimmy.zapata@holascharff.com>; Sandra Leon <Sandra.Leon@casor.net>; Gustavo De las Casas <gustavo.delascasdc@casor.net>; Javier Arana <Javier.Arana@casor.net>; Juana Sandoval <juana.Sandoval@casor.net>; Paul Vera <Paul.Vera@casor.net>; +D APMT Callao Shift Manager <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; +D APMT Callao GC Planners <apmtcgplanners@apmterminals.com>; +D APMT Callao TRAFICO <APMTCOPSTRAFFIC1@APMTERMINALS.COM>; +D APMT Callao Resources Coordinator <DAPMTCallaoResourcesCoordinator@MAERSK.COM>; Carga General - Clientes APMTC <cargageneral.clientes@apmterminals.com>; 'David Chavez Manrique' <dchavez@ositrans.gob.pe> <dchavez@ositrans.gob.pe>; Angela Arrescurrenaga Santisteban <aarrescurrenaga@ositrans.gob.pe>; Luis Pariona <lpariona@apn.gob.pe>; Carlos Rodolfo Molina Barrutia <cmolina@apn.gob.pe>; Manuel Gilberto Hinojosa Lopez <mhinojosa@apn.gob.pe>; USUARIOS OSITRAN <usuarios@ositrans.gob.pe>

Subject: Re: [EXTERNAL] Re: 5.- PELAGIANI -- REPORTE DE OPERACIONES DEL TURNO 08/07 15:00 - 23:00 HRS

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Gracias coordinar con balanza póque no están ingresando las unidades según las 2 líneas desde ahora.

Atte.

Fuente: Empresa ADM S.A.C.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°61, se tiene que mediante correo electrónico de fecha 9 de julio de 2023 15:34 horas, la empresa APM Terminals Callao S.A. a través de su área de Planning, informó a los usuarios que con la finalidad de realizar el despacho de la carga sólida a granel, programado desde las 15:00 horas hasta las 23:00 horas, se asignaron los carriles 1 y 2 del antepuerto de carga general para que los transportistas contratados por los usuarios puedan ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

No obstante, mediante correo electrónico de fecha 9 de julio de 2023 15:36 horas, la empresa ADM S.A.C. notificó a la empresa APM Terminals Callao S.A. que el personal de seguridad en la zona antepuerto no permitía el ingreso de los transportistas a los carriles 1 y 2 que fueron asignados por el personal del área de Planning. Al respecto, la empresa ADM S.A.C solicitó a la empresa APM Terminals Callao S.A. realizar las coordinaciones internas correspondientes con el fin de que los transportistas contratados por los usuarios puedan ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y retirar la carga sólida a granel, según lo programado.

Gráfico 62 Caso 5 - Despacho de carga sólida a granel paralizado debido a problemas de coordinación y comunicación interna por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

URGENTE **PROBLEMAS** DE INGRESO DE UNIDADES//CLIENTE MOLITALIA // MN. MARKET COOPER V. 01 --



CLP Carlos Cahuaza <ccahuaza@clp.com.pe>



Para: Manuel Roberto Rodriguez Aliaga <manuel.rodriguez@apmterminals.com>; Sebastian Alejandro Sanchez Izaguirre <ssanchezi@tramarsa.com.pe>; **y 7 más**

Dom 10/05/2020 12:36

CC: +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; **y 3 más**

Estimados Señores APM

BUENOS DIAS, FAVOR DE SU APOYO TENEMOS 2 UNIDADES QUE NO PUEDEN INGRESAR A CARGAR LO QUE INDICAN EN BALANZA ES QUE PARA MOLITALIA SE ENCUENTRA DESACTIVADO EL INGRESO DE UNIDADES, NOSOTROS COMO AGENCIA Y EL CLIENTE QUIEN SE ENCUENTRA EN COPIA NO TENEMOS NINGUNA NOTIFICACION O AVISO DONDE NOS INDIQUEN NQUE VAN A DESACTIVAR EL INGRESO DE LAS UNIDADES, POR LO QUE SOLICITAMOS REVISEN DE MANERA URGENTE

C8K726
ADAN NUÑEZ PORRAS

C8K757
ORTON ELI LA ROSA SOTO

SALUDOS



M. Carlo Cahuaza B.
CLP OPERADOR LOGISTICO SAC
Telf 652-6310 Anexo 6311
Entel: 981026403
Cel: 998915299
ccahuaza@clp.com.pe

De: Manuel Roberto Rodriguez Aliaga <manuel.rodriguez@apmterminals.com>

Enviado el: viernes, 08 de mayo de 2020 21:24

Para: Sebastian Alejandro Sanchez Izaguirre <ssanchezi@tramarsa.com.pe>; Henry Diego Torres Rivas <Henry.Torres@apmterminals.com>; Eduardo Moleros Flores <Eduardo.Moleros@apmterminals.com>; Esteban Cruz Rojas <ecruz@tramarsa.com.pe>; LD Tramarsa Tramp <tramp@tramarsa.com.pe>; 'Alvaro Sanchez (ASANCHEZ@molitalia.com.pe) (ASANCHEZ@molitalia.com.pe)' <ASANCHEZ@molitalia.com.pe>; delia.catacora@molicientro.com.pe; pedro@molicientro.com.pe; 'MOLINO EL TRIUNFO - CESAR CORZO' <ccorzo@molinoeltriunfo.com>; 'edgar.avalos@molicientro.com.pe' <edgar.avalos@molicientro.com.pe>; 'declaracion.estadistica@ositran.gob.pe' <declaracion.estadistica@ositran.gob.pe>; dcardenas.ositran@gmail.com; 'David Chavez Manrique' <dchavez@ositran.gob.pe>

CC: +D APMT CALLAO SHIFT MANAGER <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; +D APMT Callao GC Planners <apmtcgplanners@apmterminals.com>; +D APMT CALLAO TRAFICO <APMTCOPSTRAFFIC1@APMTERMINALS.COM>

Asunto: RE: MN. MARKET COOPER V. 01 -- PLAN DE TRABAJO

Estimados:

Debemos informa que su nave ha sido programada para su atraque en el muelle 04B con ETB 10/0700hrs.

Favor comunicar a los involucrados.

Rgds.

Manuel Rodriguez Aliaga

Berth Coordinator - Operations

APM Terminals Callao

Callao, Perú

Fuente: CLP OPERADOR LOGISTICO S.A.C.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°62, se tiene que mediante correo electrónico de fecha 8 de mayo de 2020 21:24 horas, la empresa APM Terminals Callao S.A. a través de su área de Tráfico, informó a los usuarios que el despacho de la carga sólida a granel estaba programado a partir de la fecha 10 de mayo de 2020 07:00 horas.

No obstante, mediante correo electrónico de fecha 10 de mayo de 2020 12:36 horas, la empresa CLP OPERADOR LOGÍSTICO S.A.C. notificó a la empresa APM Terminals Callao S.A. que el personal de seguridad en la zona antepuerto no permitía el ingreso de los transportistas debido a que habían recibido instrucción que el ingreso de los transportistas contratados por la referida empresa ya no estaba autorizado.

Al respecto, la empresa CLP OPERADOR LOGÍSTICO S.A.C solicitó a la empresa APM Terminals Callao S.A. realizar las coordinaciones internas correspondientes con el fin de que los transportistas puedan ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y retirar la carga sólida a granel, según lo programado.

Gráfico 63 Caso 6 - Despacho de carga fraccionada paralizado debido a problemas de coordinación y comunicación interna por parte de la empresa APM

De: Giulliano Alexander Landa <giulliano.landa@apmterminals.com>

Enviado: miércoles, 20 de septiembre de 2023 11:13

Para: Rebeca Culqui V. <rculqui@antaresaduanas.com.pe>; JR Steel - Jimena Romero <jimenaromero@grupoyurivilca.com>; Jose Jacinto <jjacinto@grupoyurivilca.com>; Alexander Jara <alexanderjara@grupoyurivilca.com>

Cc: Alfredo Guerra Ugas <alfredo.guerra@apmterminals.com>; Cesar Abraham Bazan Carrillo <cesar.bazan@apmterminals.com>; Deepak Nandwani <deepak.nandwani@apmterminals.com>; Manuel Quispe <manuel.quispe@apmterminals.com>; +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; AA-GDespachoAA <despacho@antaresaduanas.com.pe>; 'Julio Cesar Cruz Hurtado' <jcruz@apn.gob.pe>; +D APMT Callao GC Planners <apmtgcplanners@apmterminals.com>; +D APMT Callao Claims <apmtclclaims@apmterminals.com>; +D APMT Callao TRAFICO <APMTCOPSTRAFFIC1@APMTERMINALS.COM>; +D APMT Callao GC Planners <apmtgcplanners@apmterminals.com>; +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; +D APMT Callao Shift Manager <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; Francisco Huaman R. <fhuaman@antaresaduanas.com.pe>

Asunto: RE: PROGRAMACIÓN DE **DESPACHO** -ORIENT DYNASTY // BL: A26032XGG025 / CLTE. J.R. STEEL COMPANY SOCIEDAD ANONIMA CERRADA // OS 7109

Hola Rebeca

De acuerdo a lo conversado, para este turno considerar el carril 7 para **despacho** de las bobinas. Asimismo, líneas abajo los correos electrónicos a quién dirigir tus consultas y/o requerimientos, de igual manera soy el ejecutivo de carga BBK, así que cualquier consulta me la puedes hacer llegar.

Para consultas operativas:

Carga general planners: apmtgcplanners@apmterminals.com

Manuel Quispe: Manuel.quispe@apmterminals.com

Gerente de turno: APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM

Servicio al cliente

Cargageneralclientes@apmterminals.com

Giulliano.landa@apmterminals.com

Recordar que la asignación de carriles es variable dependiendo de la operatividad del terminal.

Saludos

Giulliano Landa

Claims Executive

APM Terminals Callao

Mobile +51-984007864

giulliano.landa@apmterminals.com

APM TERMINALS  Lifting Global Trade.

Terminals Callao.

GESTIÓN (ASIGNACION DE LINEA - CARRIL //ORIENT DYNASTY // BL: A26032XGG025 - A26032XGG051- A26032XGG027 / CLTE. J.R. STEEL COMPANY SOCIEDAD ANONIMA CERRADA)



De: Alexander Jara <alexanderjara@grupoyurivilca.com>

Enviado el: miércoles, 20 de setiembre de 2023 02:49

Para: Giulliano Alexander Landa Salgado <giulliano.landa@apmterminals.com>; Alfredo Guerra Ugas <alfredo.guerra@apmterminals.com>; Cesar Abraham Bazan Carrillo <cesar.bazan@apmterminals.com>

CC: Deepak Nandwani <deepak.nandwani@apmterminals.com>; Manuel Quispe <manuel.quispe@apmterminals.com>; +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; AA-GDespachoAA <despacho@antaresaduanas.com.pe>; 'Julio Cesar Cruz Hurtado' <jcruz@apn.gob.pe>; +D APMT Callao GC Planners <apmtgcplanners@apmterminals.com>; +D APMT Callao Claims <apmtclaims@apmterminals.com>; +D APMT Callao TRAFICO <APMTCOPSTRAFFIC1@APMTERMINALS.COM>; +D APMT Callao Shift Manager <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; Francisco Huaman R. <fhuanan@antaresaduanas.com.pe>; usuarios@ositran.gob.pe; 'Julio Cesar Cruz Hurtado' <jcruz@apn.gob.pe>; Andrea Gamarra <andragamarra@grupoyurivilca.com>; Rebeca Culqui V. <rculqui@antaresaduanas.com.pe>

Asunto: ATENCIÓN DE UNIDADES//ORIENT DYNASTY // BL: A26032XGG025 / CLTE. J.R. STEEL COMPANY SOCIEDAD ANONIMA CERRADA // OS 7109

Importancia: Alta

Sres de APM Terminals,

Buenas tardes,

Se nos asignó línea para retirar el día de hoy am; sin embargo, mis unidades han estado desde las 10 am haciendo cola y no han sido atendido. Se observa que la atención es muy lenta y ello esta generando sobrecostos. Necesitamos su urgente atención .

Alexander Jara Huamani | Importaciones y Compras Locales



Fuente: Agencia de Aduanas Antares S.A.C.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°63, se tiene que mediante correo electrónico de fecha 20 de septiembre de 2023 11:13 horas, la empresa APM Terminals Callao S.A. a través de su área de Servicio al Cliente, informó a la agencia de aduanas ANTARES S.A.C, con copia a la empresa JR STEELCOMPANY S.A.C. la asignación del carril 7 del antepuerto de carga general para el ingreso de los transportistas al Terminal Portuario Multipropósito que realizarán el retiro de la carga fraccionada en la fecha 20 de septiembre de 2023 desde las 07:00 horas hasta las 15:00 horas, según lo programado.

No obstante, mediante correo electrónico de fecha 20 de septiembre de 2023 14:49 horas, la empresa JR STEELCOMPANY S.A.C. notificó a la empresa APM Terminals Callao S.A. que el personal de seguridad en la zona antepuerto no permitió ingresar a los transportistas al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, imposibilitándolos de retirar la carga fraccionada, generando sobrecostos a los usuarios.

Al respecto, la empresa JR STEELCOMPANY S.A.C. solicitó a la empresa APM Terminals Callao S.A. realizar las coordinaciones internas correspondientes con el fin de que los transportistas puedan ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y retirar la carga fraccionada, según lo programado.

Con base a los hechos antes descritos y las evidencias mostradas precedentemente en los Gráficos N°58, 59, 60, 61, 62 y 63, se han identificado los siguientes problemas:

- Errores en la planificación y asignación de recursos y maquinaria para realizar las operaciones de despacho.
- Falta de seguimiento y coordinación interna entre el personal que planifica y ejecuta las operaciones de despacho, incluyendo el ingreso de los transportistas al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.
- Falta de comunicación oportuna y confiable con los usuarios respecto a la programación y reprogramación de las operaciones de despacho.

En consecuencia, se dan casos en los que la empresa APM Terminals Callao S.A. no cumple con sus obligaciones tipificadas en el Reglamento de Operaciones aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, en cada uno de los cuales, los usuarios se ven afectados por los perjuicios económicos generados debido a los problemas generados en este extremo del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

A partir de lo señalado precedentemente en la presente subsección, se puede concluir que el subproceso implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para programar el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel no es óptimo

7.2 Problemas identificados en el Tercer Subproceso: Ejecutar las operaciones de despacho de la carga

i. En la Zona Antepuerto

Conforme al sustento descrito a partir de los Gráficos N° 13, 14, 15, 16, 17, 18, 34, 35, 36, 37, 38 y 39 y las subsecciones 5.3 y 6.3 de la sección VI del presente trabajo de investigación, se tiene que el primer punto de control ubicado en la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao no cuenta con un sistema de gestión de acceso que permita a la empresa APM Terminals Callao S.A. realizar las siguientes actividades:

- Revisar y validar la documentación (Delivery Order, permiso de conducir y pase) presentada por los transportistas que intentan ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.
- Registrar la información de los transportistas (conductor y camión) que ingresan al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Asimismo, resulta pertinente señalar que, si bien es cierto que la empresa APM Terminals Callao S.A. ha asignado personal de seguridad en la puerta de ingreso de la Zona Antepuerto para controlar el ingreso de los transportistas, dicho personal de seguridad no cuenta con alguna herramienta o dispositivo que le permita realizar las actividades descritas en las viñetas precedentes. En ese sentido, se identifican los siguientes problemas:

- La empresa APM Terminals Callao S.A. está imposibilitada de constatar y registrar el momento (fecha y hora) en el que algún transportista (conductor y camión) ingresa a la *Zona Antepuerto* del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo cual puede ser contraproducente para la referida empresa al momento de sustentar que, debido a demoras de los transportistas para ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, una determinada carga fue retirada por los usuarios luego del plazo de libre almacenamiento que otorga el Contrato de Concesión, en cuyo caso, la tarifa por el servicio de uso área operativa que la empresa APM Terminals Callao S.A. haya cobrado a los usuarios desde el inicio de la explotación del Terminal Portuario Multipropósito hasta la

fecha de emisión del presente trabajo de investigación, es decir, desde el 2011 hasta el 2024, no estaría justificada y, en consecuencia, ante la presentación de algún reclamo y/o denuncia por parte de los usuarios, las Autoridades competentes podrían concluir y disponer la devolución del importe a cada uno de los usuarios que se vieron afectados por este cobro injustificado por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, pudiendo además, dentro de sus facultades, imponer a la referida empresa sanciones y/o penalidades por cifras iguales o superiores al monto cobrado a los usuarios por el servicio de uso de área operativa.

- La empresa APM Terminals Callao S.A. no ha implementado un sistema de registro de ingreso de los transportistas a la Zona Antepuerto que le permita gestionar de manera eficiente el ingreso de los transportistas a cada una de las zonas de despacho, durante cada jornada laboral, lo cual se acreditará más adelante.

Asimismo, todo transportista que ingresa al Terminal Portuario Multipropósito para retirar carga fraccionada y carga sólida a granel podrá trasladarse desde la Zona Antepuerto hacia el siguiente punto de control ubicado en la Zona pre-balanza, siempre y cuando se cumplan seis (06) condiciones de coordinación por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, las cuales se indican a continuación:

- La primera condición es que el personal operativo ubicado en la *Zona de despacho* solicite, vía radio o teléfono, al personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* verificar si hay transportistas en un determinado carril de la *Zona antepuerto* y, de ser así, autorizar el ingreso a una cantidad determinada.
- La segunda condición es que el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* reciba el requerimiento del personal operativo ubicado en la *Zona de despacho*.
- La tercera condición es que el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* verifique si hay transportistas en el carril requerido.
- La cuarta condición es que, una vez verificado que hay transportistas en el carril requerido, el personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* solicite, vía radio, al personal de seguridad ubicado en la *Zona antepuerto* autorizar su ingreso al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*.
- La quinta condición es que el personal de seguridad ubicado en la *Zona antepuerto* reciba el requerimiento del personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso*.
- Y la sexta condición es que el personal de seguridad ubicado en la *Zona antepuerto* quite la tranquera del carril requerido para que los transportistas ingresen al siguiente punto de control ubicado en la *Zona pre-balanza*.

Al respecto, durante el trabajo de campo realizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se ha constatado el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. no cumple con las condiciones de coordinación antes mencionadas. Para ser más exacto, se ha constatado lo indicado a continuación:

- Se dan casos en los que solo se cumple la primera condición de coordinación por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. ubicado en las Zonas de Despacho, pero que, al no cumplirse con las otras cinco condiciones de coordinación, los transportistas que se encuentran en la Zona Antepuerto se ven imposibilitados de poder trasladarse a los siguientes puntos de control hasta llegar a la Zona de despacho correspondiente; asimismo,
- Se dan casos en los que no se cumple la primera condición de coordinación por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. ubicado en las Zonas de Despacho, imposibilitando al personal ubicado en la Zona de pesaje de ingreso y en la Zona Antepuerto permitir el traslado de los transportistas que se encuentran esperando en la Zona Antepuerto.

Como consecuencia de ello, se generan cuellos de botella que retrasan y/o paralizan las operaciones de despacho programadas por la empresa APM Terminals Callao S.A en una determinada Zona de Despacho, dado que los transportistas que deben retirar la carga fraccionada y la carga sólida a granel se encuentran inmobilizados en la Zona Antepuerto esperando a que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. les permita trasladarse hacia la Zona de Despacho. Debido a ello, se generan largas colas de transportistas que se extienden hasta las vías de acceso externas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, los cuales, al verse imposibilitados de poder ingresar, notifican a sus empleadores y/o a los Agentes de Aduana, los cuales reportan los problemas antes mencionados a la empresa APM Terminals Callao S.A. y a la Autoridad Portuaria Nacional por correo electrónico y/o a través del chat de WhatsApp denominado VIAS DE ACCESO que fue creado por la Autoridad Portuaria Nacional, el cual está conformado por los transportistas, incluyendo a los representantes de los gremios que los representa, los Agentes de Aduana, representantes del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional (CONUDFI), representantes de la Asociación de Exportadores e Importadores, representantes de la empresa APM Terminals Callao S.A, representantes de OSITRAN, Policía Nacional del Perú, entre otros.

Con el fin de acreditar lo señalado en los párrafos precedentes, se adjuntan los Gráficos N°64, 65, 66, 67, 68, 69 y 90, los cuales muestran algunos de los casos reportados por los transportistas y los Agentes de Aduana respecto a la problemática antes señalada, cada uno de los cuales ha sido brindado por los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao vinculados al presente trabajo de investigación.

Gráfico 64 Primer caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.

De: HILLARI NAVARRO <inf_importaciones@grupojocema.com>

Enviado el: lunes, 14 de noviembre de 2022 14:45

Para: 'Manuel Quispe' <manuel.quispe@apmterminals.com>; cargageneral.clientes@apmterminals.com; '+D APMT Callao GC Planners' <apmtcgplanners@apmterminals.com>; '+D APMT Callao General Cargo' <APMTGeneralCargo@apmterminals.com>; '+D APMT CALLAO SHIFT MANAGER' <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; apmtclaims@apmterminals.com; fernando.paredes@apmterminals.com; 'Susana Ramos - L&R' <susana.ramos@lroperadores.pe>

CC: 'Thelma Haynes - L&R' <sectoristacustoms3@lroperadores.pe>; 'Jenrry Leyva - L&R' <jenrry.leyva@lroperadores.pe>; 'Sectorista Customer - L&R' <sectoristacustoms4@lroperadores.pe>; 'Giancarlo Figueroa - L&R' <auxiliarcustoms1@lroperadores.pe>; inf_gerencia@grupojocema.com; 'Sectorista Customer - L&R' <sectoristacustoms4@lroperadores.pe>; 'inf_importacion1' <inf_importacion1@grupojocema.com>; Usuarios OSITRAN <usuarios@ositran.gob.pe>; Mirian Esthefany Chavez Celestina <mchavez@ositran.gob.pe>

Asunto: RE: LIBERACION DE CARRIL 10 - MV INDIGO CEFIRO || INVERSIONES JOCEMA SAC

Importancia: Alta

Estimados Sres. APM,

Los proveedores ya han enviado un mensaje confirmando que nos facturarán por los conceptos de flete falso y stand by.

A pesar de tener los camiones y todos los recursos necesarios para cargar y retirar pronto no vemos ningún avance, siendo ya las 2:41 de la tarde. Es por ello que los hacemos plenamente responsable de los sobrecostos que hasta ahora nos están

De: HILLARI NAVARRO <inf_importaciones@grupojocema.com>

Enviado: lunes, 14 de noviembre de 2022 13:00

Para: Susana Ramos - L&R <susana.ramos@lroperadores.pe>; 'Manuel Quispe' <manuel.quispe@apmterminals.com>; cargageneral.clientes@apmterminals.com <cargageneral.clientes@apmterminals.com>; '+D APMT Callao GC Planners' <apmtcgplanners@apmterminals.com>; '+D APMT Callao General Cargo' <APMTGeneralCargo@apmterminals.com>; '+D APMT CALLAO SHIFT MANAGER' <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; apmtclaims@apmterminals.com <apmtclaims@apmterminals.com>; fernando.paredes@apmterminals.com <fernando.paredes@apmterminals.com>

Cc: Thelma Haynes - L&R <sectoristacustoms3@lroperadores.pe>; Jenrry Leyva - L&R <jenrry.leyva@lroperadores.pe>; Sectorista Customer - L&R <sectoristacustoms4@lroperadores.pe>; Giancarlo Figueroa - L&R <auxiliarcustoms1@lroperadores.pe>; inf_gerencia@grupojocema.com <inf_gerencia@grupojocema.com>; Sectorista Customer - L&R <sectoristacustoms4@lroperadores.pe>; inf_importacion1 <inf_importacion1@grupojocema.com>; Usuarios OSITRAN <usuarios@ositran.gob.pe>

Asunto: RE: LIBERACION DE CARRIL 10 - MV INDIGO CEFIRO || INVERSIONES JOCEMA SAC

Estimados,

Una vez más **RECALCAMOS QUE NO ASUMIREMOS COSTOS POR USO DE AREA OPERATIVA EN PUERTO YA QUE LAS DEMORAS SON DEBIDO A LA FALTA DE ATENCION POR PARTE DE APM TERMINALS.**

NOS ESTÁN PERJUDICANDO GRAVEMENTE CON NUESTROS PROVEEDORES DE TRANSPORTE, YA QUE SI ESTO SIGUE ASI TENDREMOS QUE ASUMIR SOBRECOSTOS.

De: Susana Ramos - L&R <susana.ramos@lroperadores.pe>

Enviado el: lunes, 14 de noviembre de 2022 12:44

Para: 'Manuel Quispe' <manuel.quispe@apmterminals.com>; cargageneral.clientes@apmterminals.com; '+D APMT Callao GC Planners' <apmtcgplanners@apmterminals.com>; '+D APMT Callao General Cargo' <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; '+D APMT CALLAO SHIFT MANAGER' <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; apmtclaims@apmterminals.com; fernando.paredes@apmterminals.com; inf_importaciones@grupojocema.com>

CC: Thelma Haynes - L&R <sectoristacustoms3@lroperadores.pe>; Jenny Leyva - L&R <jenny.leyva@lroperadores.pe>; Sectorista Customer - L&R <sectoristacustoms4@lroperadores.pe>; Giancarlo Figueroa - L&R <auxiliarcustoms1@lroperadores.pe>; inf_gerencia@grupojocema.com; Sectorista Customer - L&R <sectoristacustoms4@lroperadores.pe>; inf_importacion1@grupojocema.com>

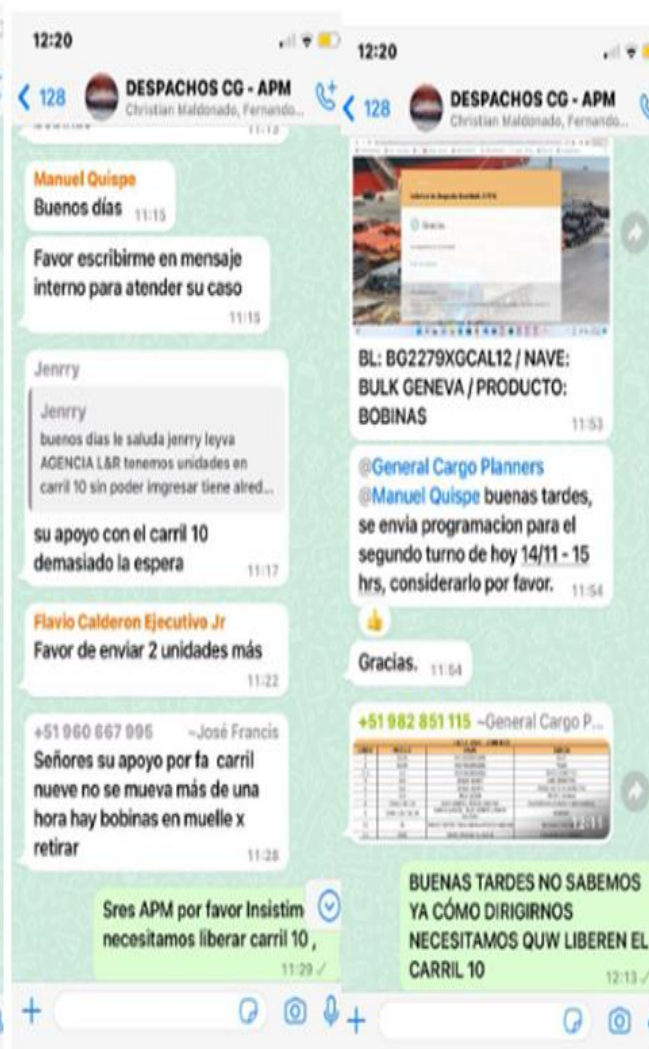
Asunto: RE: LIBERACION DE CARRIL 10 - MV INDIGO CEFIRO || INVERSIONES JOCEMA SAC

Estimados señores,

Tuvimos una reunión operativa previa y nos indicaron que APM no brinda facilidades exclusivas a nadie, sin embargo, vemos que ello no es así, los camiones que cargan fierro tienen un ingreso más rápido, le asignan carriles con mayor capacidad de camiones a otra operación cuando la operación de nuestro cliente corresponde a una operación mayor a 15,000 Tn de carga,

El Sr, Manuel Quispe nos ha apoyado cada vez que hemos recurrido a el, y esto ha sido cuando la situación ya es critica no podemos estar rogando por servicio.

Hemos puesto todos los recursos correspondientes, estamos realizando una operación prolija con mucho esfuerzo humano, pero no tenemos el soporte que corresponde de APM, ni siquiera solicitamos servicios especiales, simplemente que su servicio sea el que corresponde a una operación de esta envergadura, si se acumula carga por esta deficiencia no será responsabilidad del cliente el uso de área.



De: HILLARI NAVARRO <inf_importaciones@grupojocema.com>

Enviado: lunes, 14 de noviembre de 2022 12:25

Para: 'Manuel Quispe' <manuel.quispe@apmterminals.com>; cargageneral.clientes@apmterminals.com <cargageneral.clientes@apmterminals.com>; '+D APMT Callao GC Planners' <apmtgcplanners@apmterminals.com>; '+D APMT Callao General Cargo' <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; '+D APMT CALLAO SHIFT MANAGER' <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; apmtclaims@apmterminals.com <apmtclaims@apmterminals.com>; fernando.paredes@apmterminals.com <fernando.paredes@apmterminals.com>

Cc: Susana Ramos - L&R <susana.ramos@lroperadores.pe>; Thelma Haynes - L&R <sectoristacustoms3@lroperadores.pe>; Jenrry Leyva - L&R <jenrry.leyva@lroperadores.pe>; inf_gerencia@grupojocema.com <inf_gerencia@grupojocema.com>; inf_importacion1@grupojocema.com <inf_importacion1@grupojocema.com>

Asunto: LIBERACION DE CARRIL 10 - MV INDIGO CEFIRO || INVERSIONES JOCEMA SAC

Estimados,

Buen día,

De acuerdo a lo acontecido, necesitamos que nos liberen el carril 10. Nosotros tenemos en puerto mas de 50 unidades para el retiro de la carga que viene retirándose de la MV INDIGO CEFIRO. No es posible que hasta ahora no nos habiliten este carril, cuando se viene solicitando insistentemente por el grupo.

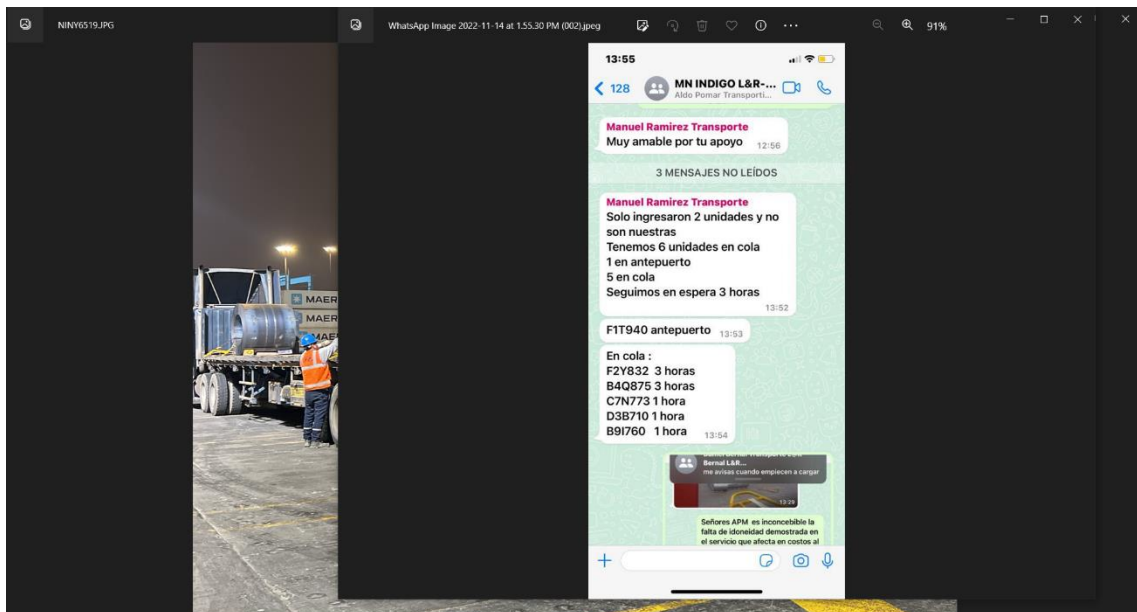
Queda constancia de que como importadores estamos brindando TODOS los instrumentos para un retiro rápido, pero no estamos recibiendo los recursos del puerto para poder hacer nuestro trabajo.

Fuente: Agente de Aduanas del Grupo Jocema S.A.C

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°64, mediante correos electrónicos de fecha 14 de noviembre de 2022, el Agente de Aduanas del Grupo Jocema S.A.C. comunicó al área de Planning de la empresa APM Terminals Callao S.A. que los camiones ubicados en el carril 10 de la Zona antepuerto no podían ingresar, dado que el personal operativo no había autorizado el ingreso de los camiones ubicados en el referido carril.

Asimismo, el Agente de Aduanas del Grupo Jocema S.A.C. precisó que los camiones que se encontraban en el carril 10 de la *Zona antepuerto* llevaban esperando más de 4 horas y que, a pesar de los esfuerzos por parte del referido Agente de Aduanas para comunicarse con el personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. para trasladarle el requerimiento de autorizar el ingreso de los camiones ubicados en la *Zona antepuerto*, la empresa APM Terminals Callao S.A. no resolvía el problema antes descrito, afectando económicamente a los usuarios al tener que pagar sobrecostos por falso flete y stand by a favor de los cincuenta (50) transportistas que se encontraban haciendo su cola para poder retirar la carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Gráfico 65 Segundo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.



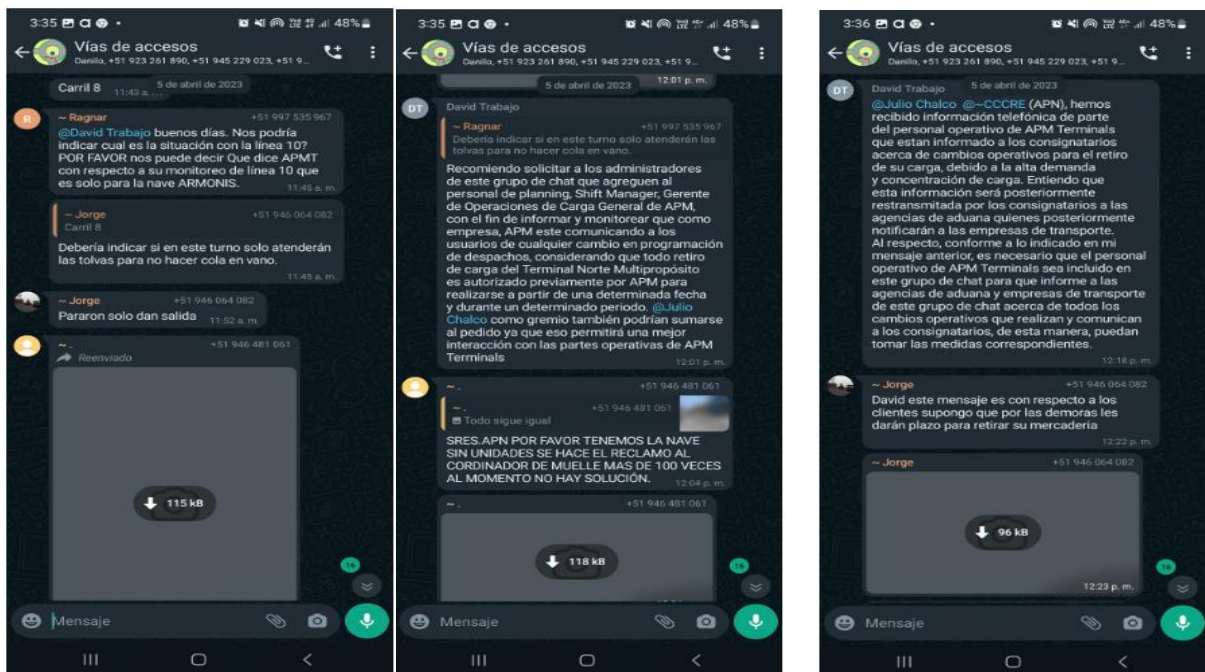
Fuente: Empresa de Transportes Manuel Enrique Paredes Ramirez E.I.R.L

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°65, mediante mensaje de chat del grupo de Whatsapp denominado MN INDIGO L&R de fecha 14 de noviembre de 2022, el representante de la empresa de Transportes Manuel Enrique Paredes Ramirez

E.I.R.L notificó al personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. acerca de demoras en la atención de los camiones de placa F1T-940, F2Y-832, B4Q-875, C7N-773, D3B-710 y B9I-760 para el despacho de la carga fraccionada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

El representante de la empresa de Transportes Manuel Enrique Paredes Ramirez E.I.R.L señaló que los camiones antes mencionados estaban esperando por hasta 3 horas para poder ser atendidos por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. Adicionalmente, señaló que si bien el personal de la empresa APM Terminals había autorizado el traslado de dos camiones que se encontraban en la zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao hacia la zona de despacho del referido terminal, dichos camiones no correspondían a su empresa, lo cual calificó como un error en las coordinaciones efectuadas por parte del personal operativo y, además, calificó como falta al deber de idoneidad al servicio brindado por la empresa APM Terminals Callao S.A, lo cual, en consecuencia genera sobrecostos a los usuarios a favor de la empresa APM Terminals Callao S.A. por las demoras en la atención a los camiones antes mencionados para poder retirar la carga fraccionada del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao dentro del plazo de libre almacenamiento.

Gráfico 66 Tercer caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.



Fuente: Tomas de campo propias.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°66, mediante mensaje de chat de fecha 5 de abril de 2023 en el grupo de Whatsapp denominado VIAS DE ACCESO, los representantes del Gremio de Transportistas UNT – Filial Callao reportaron que las operaciones de despacho de carga fraccionada estaban paralizadas dado que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A, de manera intempestiva, optó por dar prioridad a las operaciones de despacho de carga sólida a granel, imposibilitando a los transportistas ubicados en el carril N° 10 de la Zona Antepuerto poder desplazarse a las zonas de despacho para retirar la carga fraccionada según lo programado.

Al respecto, el autor del presente trabajo de investigación se contactó con el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. quienes confirmaron el hecho reportado por los representantes del del Gremio de Transportistas UNT – Filial Callao.

Asimismo, el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. manifestó que la medida adoptada respondía a la alta concentración de carga sólida a granel y la gran demanda de transportistas para retirar la carga fraccionada y la carga sólida a granel de los usuarios. Finalmente, el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. manifestó que estaba comunicando a los usuarios acerca de las medidas adoptadas con la finalidad de adoptar las medidas pertinentes.

Una vez recibido la información antes señalada, se consideró pertinente trasladar dicha información a los representantes del Gremio de Transportistas, con la finalidad de informar a sus afiliados que se encontraban en la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y en las vías de acceso esperando ser atendidos por la empresa APM Terminals Callao S.A. para retirar la carga fraccionada de los usuarios.

Gráfico 67 Cuarto caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.



Fuente: Empresa de Transportes RASAN S.A.

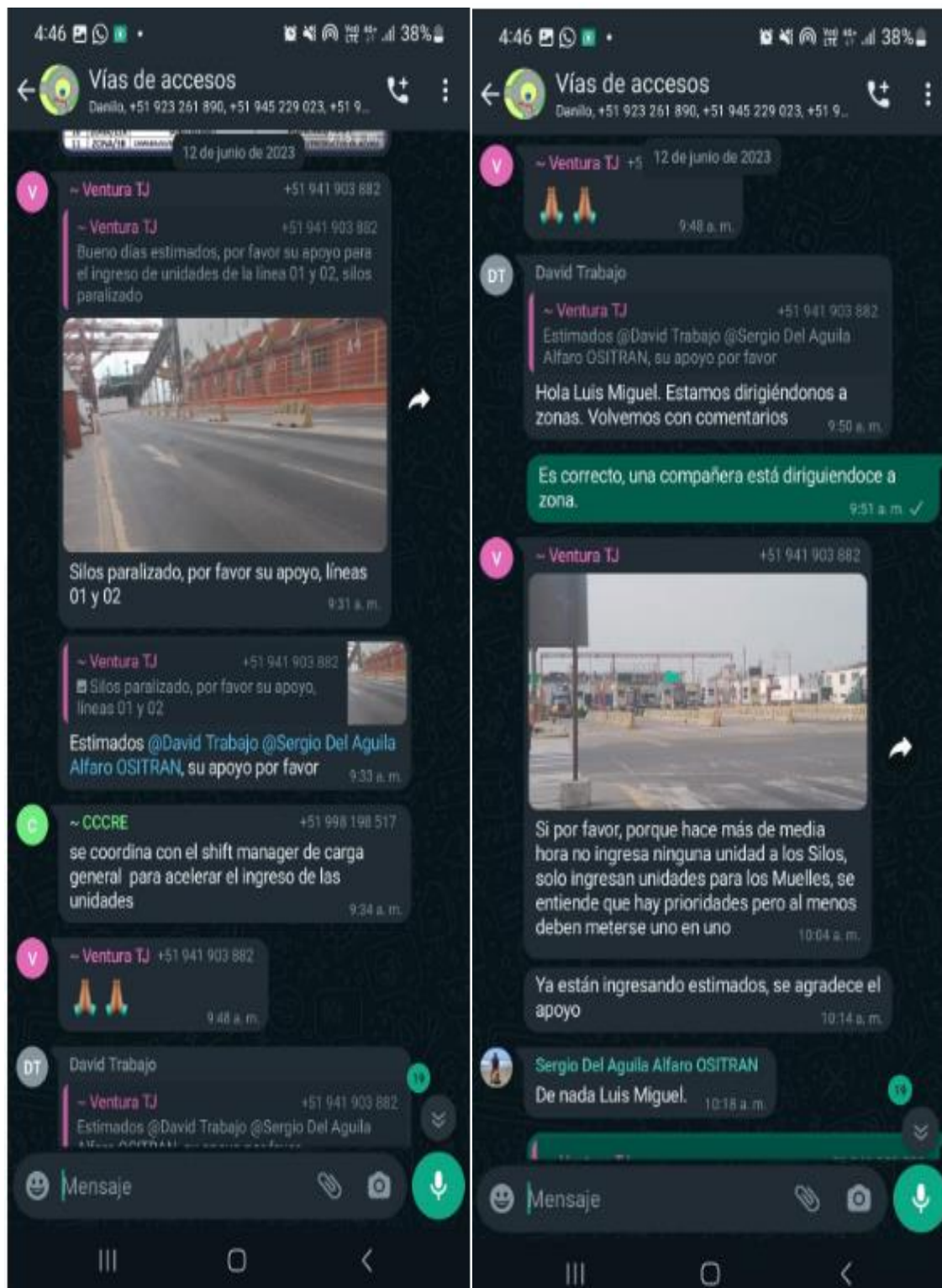
De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°67, mediante mensaje de chat de fecha 11 de mayo de 2023 en el grupo de Whatsapp denominado VIAS DE ACCESO, el señor Lucciano Gardella (representante de la empresa de Transportes Rasan S.A.) notificó a la Autoridad Portuaria Nacional acerca de la paralización en las operaciones de despacho de carga fraccionada por deficiencias en la coordinación por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. para autorizar el ingreso de los transportistas (chofer y camión) que se encontraban en el la zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

El representante de la empresa de Transportes Rasan S.A señaló que los transportistas de su representada se encontraban en la zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao esperando por más de 2 horas para poder trasladarse hacia la zona de despacho, pero que debido a la falta de coordinación entre el personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A, no se había autorizado el traslado de los transportistas a la referida zona, generando la paralización de las operaciones de despacho de la carga fraccionada.

Al respecto, el representante de la empresa de Transportes Rasan S.A lo cual calificó como incumplimiento al servicio brindado por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, lo cual, en consecuencia, genera sobrecostos a los usuarios a favor de la empresa APM Terminals Callao S.A. por las demoras en la atención a los transportistas antes mencionados para poder retirar la carga fraccionada del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao dentro del plazo de libre almacenamiento.

Debido a la deficiente coordinación por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A, el representante de la empresa de Transportes Rasan S.A solicitó a la autoridad técnica competente (APN) intervenir y coadyuvar en la pronta solución del problema antes descrito.

Gráfico 68 Quinto caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.



Fuente: Empresa de Transporte Jibaja S.A.C

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°68, se tiene que mediante mensaje de fecha 12 de junio de 2023 09:31 horas, el señor Luis Miguel Ventura (representante de la empresa de Transportes Jibaja S.A.C) notificó a las Autoridades competentes que las operaciones de despacho de la carga sólida desde los silos estaban paralizadas debido a que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. no estaba realizando las coordinaciones necesarias para autorizar el ingreso de los transportistas que se encontraban en los carriles N°1 y N°2 de la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

En atención al problema reportado por el representante de la empresa de Transportes Jibaja S.A.C, el personal del Centro de Control de la Autoridad Portuaria Nacional y el equipo de supervisores in situ del OSITRAN liderado por el autor del presente trabajo de investigación, desplegaron acciones de coordinación con el Shift Manager o Gerente de Turno de la empresa APM Terminals Callao S.A con la finalidad de autorizar el ingreso de los transportistas ubicados en los carriles N°1 y N°2 de la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, y además, se dio seguimiento a las acciones correctivas por el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. con la finalidad de constatar que el problema reportado por el usuario se resuelva

Al respecto, a las 10:04 horas de la misma fecha, el representante de la empresa de Transportes Jibaja S.A.C notificó a los representantes de la Autoridad Portuaria Nacional y OSITRAN que los transportistas estaban trasladándose desde la Zona Antepuerto hacia los silos del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para realizar el retiro de la carga sólida a granel, agradeciendo el apoyo brindado por los representantes de las autoridades antes mencionadas.

Gráfico 69 Sexto caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.

RE: FALTA MAQUINARIA EN BODEGAS //: M/N SEAHORSE // FALTA DE UNIDADES: David Chavez Manrique - Outlook - Google Chrome

about:blank

Eliminar Archivar Informar Responder Responder a todos Reenviar Leído / No leído Clasificar Marcar/Desmarcar Imprimir


RE: FALTA MAQUINARIA EN BODEGAS //: M/N SEAHORSE // FALTA DE UNIDADES

De: Carlos Enrique Fabian Cipriano <carlos.fabian.cipriano@apmterminals.com>
Enviado el: miércoles, 28 de junio de 2023 2:10
Para: javier aguinaga <javigav100@yahoo.com.ar>; callao@southshipping.pe; Richard Benites Avalo <richardba@molicom.com.pe>; Jaime Gonzales Delgado <jaimegd@molicom.com.pe>; omar nomberto <omar.nomberto@avm.pe>; obravo <obravo@acmajustadores.com.pe>; Jhehnniffer Cordova Celis <jhehnniffer.cordova@avmlogistics.pe>; main <main@southshipping.pe>
CC: +D APMT Callao TRAFICO <APMTCOPSTRAFFIC1@APMTERMINALS.COM>; +D APMT Callao GC Planners <apmtgcplanners@apmterminals.com>; +D APMT Callao Shift Manager <APMTCOPSSHIFTMANAGER@APMTERMINALS.COM>; Edwin Roberto Cori <edwin.cori@apmterminals.com>; Cesar Omar Guerrero <cesar.guerrero@apmterminals.com>
Asunto: M/N SEAHORSE // FALTA DE UNIDADES

Buen día estimados,

Favor de seguir enviando sus unidades para continuar con la descarga de los productos en la nave en mención y así evitar paralizaciones por falta de unidades externas,

Adjunto imagen:



Saludos,
Carlos Fabian Cipriano
General Cargo Planner

APM Terminals Callao
Callao, Perú
Office +51-1-200-8887

RE: FALTA MAQUINARIA EN BODEGAS //: M/N SEAHORSE // FALTA DE UNIDADES: David Chavez Manrique - Outlook - Google Chrome

about:blank

Eliminar Archivar Informar Responder Responder a todos Reenviar Leído / No leído Clasificar Marcar/Desmarcar Imprimir

RE: FALTA MAQUINARIA EN BODEGAS //: M/N SEAHORSE // FALTA DE UNIDADES

El mié, 28 de jun. de 2023 a la(s) 7:32 a. m., Richard Benites Avalo <richardba@molocom.com.pe> escribió:


Estimado Sres. APMTC, buenos días.

No es correcto lo que indican en correo precedente. Tenemos camiones suficientes (70 aprox.) en los carriles 3 y 4 asignados para la descarga.

La lentitud en la descarga se debe a los siguientes motivos:

1. Congestión en antepuerto y accesos manco capac lo que hace un ingreso lento por sus balanzas.
2. Supervisor de muelle no hace llamado de unidades para las líneas 3 y 4 puedan ingresar y la nave se queda colgada.
3. APMTC no ha cumplido con el ingreso de maquinaria a las bodegas de fertilizantes. Hay dos bodegas que se barren y al momento no se tiene, lo cual hace la descarga muy lenta.

Adjuntamos evidencias



Antepuerto APMTerminals
27 Jun 2023 7:56:09

Fuente: Empresa Molinos & Cía S.A.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°69, se tiene que mediante correo electrónico de fecha 28 de junio de 2023 02:10 horas, el personal del área de Planning de la empresa APM Terminals Callao S.A. comunicó a los usuarios que el despacho de la carga sólida a granel estaba paralizado debido a que los transportistas no habrían llegado al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para retirar la carga sólida a granel según lo programado. Para ello, el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. adjuntó a su correo electrónico una foto de la zona de despacho con el fin de acreditar el hecho antes descrito.

Al respecto, a las 07:32 horas de la misma fecha, el representante de la empresa Moninos & Cía S.A. respondió el correo electrónico de la empresa APM Terminals Callao S.A. haciendo las precisiones que se indican a continuación:

- El usuario contrató 70 transportistas para realizar el despacho de la carga sólida a granel programado.
- Los transportistas se encontraban en los carriles N° 3 y N° 4 y en las vías de acceso externas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao esperando que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.
- El personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de la zona de despacho no estaba cumpliendo la primera condición de coordinación, es decir, solicitar al personal encargado de la Zona de pesaje autorizar el ingreso de los transportistas.
- El personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de asignar los recursos para realizar el despacho programado de la carga sólida a granel no asignó la maquinaria

Debido a ello, el representante de la empresa Moninos & Cía S.A. precisó que, si bien es cierto que las operaciones de despacho de la carga sólida a granel se paralizaron, esto se debía a errores y omisiones por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Gráfico 70 Séptimo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Re: PROBLEMAS INGRESO UNIDADES // FALTA DE RECURSOS // GRANDE ISLAND // MIROMINA SA - Os. 000103: David Chavez Manrique - Outlook - Google Chrome

about:blank

Eliminar Archivar Informar Responder Responder a todos Reenviar Leído / No leído Clasificar Marcar/Desmarcar Imprimir

Re: PROBLEMAS INGRESO UNIDADES // FALTA DE RECURSOS // GRANDE ISLAND // MIROMINA SA - Os. 000103

El lun, 20 mar 2023 a las 14:08, Omar Alexis Nomberto Paz (<omar.nomberto@aymlogistics.pe>) escribió:
Estimado Manuel buenas tardes

Tenemos descarga en la nave Grande Island del OI Importador Miromina tenemos Bobinas Paletizadas para despachar la carga está en muelle 2B, pero hay demora en ingreso de las unidades que están desde temprano y no avanza, no hay recursos para el carguío porque están atendiendo en otro muelle 3b y zona, se ha solicitado al encargado el ingreso de las unidades, pero no hay respuesta. Esto va a ocasionar que no podamos retirar la carga dentro del plazo establecido que brinda APMT, teniendo en cuenta que tenemos más carga en la nave y está disponible para despacho como se observa en foto adjunta. Favor sus mejores gestiones en mejorar la atención (ingreso de las unidades, Recursos) y poder terminar el retiro de la carga y no tener inconvenientes de sobrecostos, uso de área operativa.

BL: GRIL30TJCAL37 (502 Bobinas)
O/D. DO2303205088481380007

image.png

DESPACHOS CG - APMT 1
Alfredo, APM, Avm, Avm, Avm, Avm, Avm, Avm, Tg, Cristina, Daniel, Daril, Emilia, Gino, Gy, Herman, Jose, Juan, Manuel, Martin, Richard, Rodrigo. +51 932 414 2...

Avm Augusto
Avm Augusto
Agilizar el ingreso del carril #9 por favor, recursos paralizados por falta de ingreso de unidades en MUELLE 2B
Encargado de muelle 3B le está dando ingreso libre al carril #9, por favor 12:49 p. m.

Brayan Medina +51 977 706 164
Buenas tsrdes 12:52 p. m.
Carril 10 por favor 12:52 p. m.
Para despacho de alambros 12:52 p. m.
En Labarthe interno 12:52 p. m.
Carril 10 por favor. 1:03 p. m.

Brayan Medina +51 977 706 164
2 unidades esperando máquina en Labarthe interno, para cargar 1:22 p. m.

WhatsApp - 2023-03-20 a las 14:24 PM

Re: PROBLEMAS INGRESO UNIDADES // FALTA DE RECURSOS // GRANDE ISLAND // MIROMINA SA - Os. 000103: David Chavez Manrique - Outlook - Google Chrome

about:blank

Eliminar Archivar Informar Responder Responder a todos Reenviar Leído / No leído Clasificar Marcar/Desmarcar Imprimir

Re: PROBLEMAS INGRESO UNIDADES // FALTA DE RECURSOS // GRANDE ISLAND // MIROMINA SA - Os. 000103

Omar Alexis Nomberto Paz <omar.nomberto@avmlogistics.pe>
Para: cargageneral.clientes@apmterminals.com; manuel.quispe@apmterminals.com; agustin.granadino@apmterminals.com; apmtcgplanners@apmterminals.com; alfredo.guerra@apmterminals.com; apmtcopsplanning1@apmterminals.com; fernandoparedes.tawa@apmterminals.com
CC: hugo.chero@avmlogistics.pe; Usuarios OSITRAN; azevallos@avmaduanera.com.pe; jose.bello@avmlogistics.pe; aarone@avmaduanera.com.pe; miguelhv@molicom.com.pe; hector.lacherre@avmlogistics.pe; michael.yuca@avmlogistics.pe; jhehnniffer.cordova@avmlogistics.pe; David Chavez Manrique; yramos@avmaduanera.com.pe; maritacr@molicom.com.pe; mirominalogistica@molicom.com.pe; richardba@molicom.com.pe

FACTURA_RECLAMO_APMT_... Descargado

Sres. Apmt buenos dias

Nos ha llegado la factura - 004-162960 por uso de área operativa, favor de revisar con el área encargada y emitir la Nota de Crédito, ya que por un problema con el ingreso de unidades al terminal el OI importador **Miromina** no se puede perjudicar (fuerte congestión) teniendo como plazo máximo de retiro el día 23/03 hasta las 23:59
Además, APMT no está revisando toda la problemática que pasa fuera de su terminal, el congestionamiento diario que se tiene para el ingreso de unidades, con demoras por más de 7 horas, teniendo los recursos para el carguío y no atendida, como se adjunta print de chat grupal con APMT. BL: GDBYQCAL03 (304 PLANCHAS) DO2303205088481380003

DESPACHOS CG - APMT i
Alfredo, APM, Avm, Avm, Avm, Avm, Avm, Tú, Cristina, Daniel, Daril, Emilia, Gino, Gy, Herman, Jose, Juan, Manuel, Martin, Richard, Rodrigo, +51 932 414 2...

DOMENICO 981 541 408
Señores de Apm Terminal seguimos igual o peor cada día , solo ingresaron 02 unidades del carril 7 , y de ahí no ingresa nada que. Vale solicitar ingreso de unidades con el personal de Apm Terminal de Turno si. No caso le hacen en especial el Sr. Valero que solo ve en el antipuerto unidades de Tolvas y eso solo ingresa. Estamos mal cada día señores de Apm Terminal si son a granel otro da es sistema y carga General lo dejan de lado . Que falta de compromiso y responsabilidad , seguiremos esperando el capricho de Apm Terminal en dar solución y ser Ingresar unidades para carga General.

Avm Yair
Señores apm buenas tengo unidades en carril 8 por favor dar ingreso

DESPACHOS CG - APMT i
Alfredo, APM, Avm, Avm, Avm, Avm, Avm, Tú, Cristina, Daniel, Daril, Emilia, Gino, Gy, Herman, Jose, Juan, Manuel, Martin, Richard, Rodrigo, +51 932 414 2...

domingo, 17 de diciembre de 2023

Fuente: Empresa Miromina S.A.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°70, se tiene que mediante correo electrónico de fecha 20 de marzo de 2023 14:08 horas, el representante de la empresa Miromina S.A comunicó al personal del área de Planning de la empresa APM Terminals Callao S.A. que el despacho de la carga fraccionada estaba paralizado debido a los siguientes motivos:

- El personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de la zona de despacho no estaba cumpliendo la primera condición de coordinación, es decir, solicitar al personal encargado de la Zona de pesaje autorizar el ingreso de los transportistas.
- El personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de asignar los recursos para realizar el despacho programado de la carga fraccionada no asignó la maquinaria.

Debido a ello, el representante de la empresa Miromina S.A. precisó que, era necesario que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. adopte las medidas correctivas de manera inmediata con la finalidad de permitir al usuario retirar la carga fraccionada según lo programado y dentro del plazo de libre almacenamiento.

Mediante correo electrónico de fecha 10 de abril de 2023 07:01 horas, el representante de la empresa Miromina S.A. manifestó su disconformidad ante la empresa APM Terminals Callao S.A. por el cobro que la referida empresa le había imputado por el concepto tarifario de uso de área operática por el monto de USD 4,112.96 (inc. IGV) conforme a lo señalado en la Factura N° 004-162960. Al respecto, el representante de la empresa Miromina S.A. precisó que el motivo de su disconformidad era porque, si bien es cierto, la carga fraccionada fue retirada después del plazo de libre almacenamiento, eso fue debido a los errores de coordinación antes señalados por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Gráfico 71 Octavo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.



Fuente: Agencia de Aduanas Transoceanic S.A.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°71, mediante chat de WhatsApp del grupo denominado *VIAS DE ACCESO*, en la fecha 12 de julio de 2023 19:41 horas, el señor Augusto Jauregui (representante de la agencia de aduanas Transoceanic S.A.) notificó a la Autoridad Portuaria Nacional acerca de demoras en el despacho de la carga fraccionada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

El representante de la agencia de aduanas Transoceanic señaló que los transportistas se encontraban en la Zona Antepuerto esperando desde las 16:20 horas, es decir, por casi 3 horas, para que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. autorice su ingreso a la zona de despacho.

Gráfico 72 Noveno caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.



Fuente: Agencia de Aduanas Beagle S.A.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°72, mediante mensaje de chat de fecha 19 de agosto de 2023 en el grupo de Whatsapp denominado *VIAS DE ACCESO*, el señor Juan Soto (representante de la Agencia de Aduanas Beagle S.A.) notificó a la empresa APM Terminals Callao S.A. acerca de la paralización en las operaciones de despacho de carga fraccionada por deficiencias en la coordinación por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. para autorizar el ingreso de los transportistas (chofer y camión) que se encontraban en el la zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

El representante de la Agencia de Aduanas Beagle S.A. señaló que los cinco transportistas que se encontraban en el carril 7 de la zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao no podían trasladarse hacia la zona 4 (zona de despacho) del referido terminal dado que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de la zona de pesaje de ingreso no estaba coordinando con el personal encargado de la zona antepuerto para autorizar el traslado de los referidos transportistas hacia la zona de despacho y, a la vez, imposibilitaba el ingreso de otros once transportistas que se encontraban en las vías de acceso externas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, generando la paralización de las operaciones de despacho de la carga fraccionada

Debido a la deficiente coordinación por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A, el representante de la empresa de Transportes Rasan S.A solicitó a la autoridad técnica competente (APN) intervenir y coadyuvar en la pronta solución del problema antes descrito.

Gráfico 73 Décimo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.



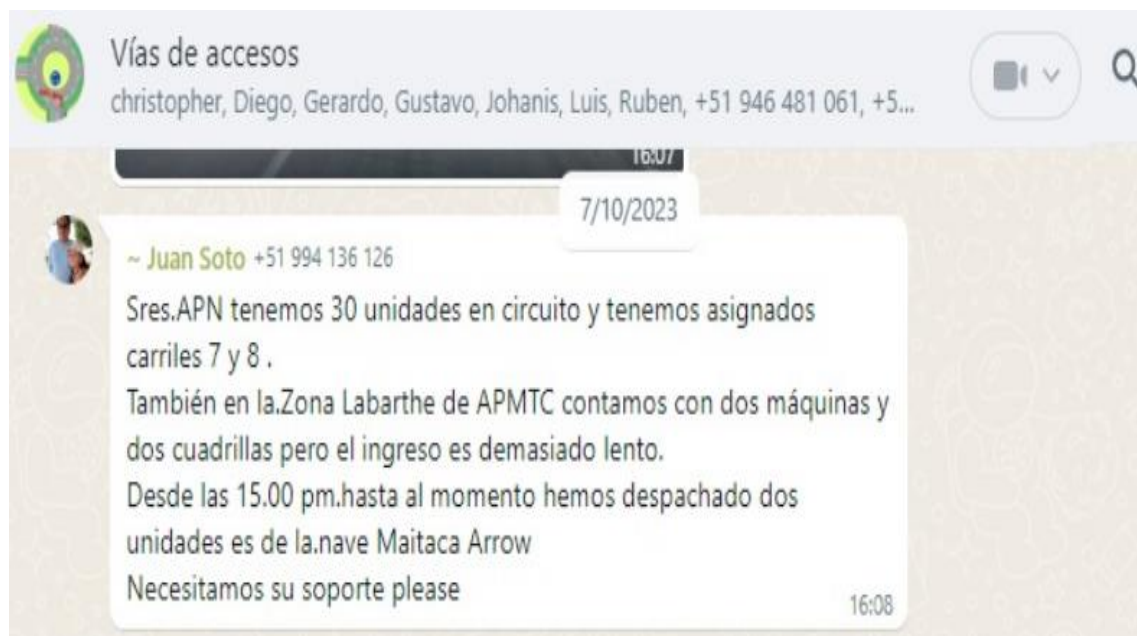
Fuente: Gremio de Transportistas UNT – Filial Callao.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°73, mediante mensaje de chat de fecha 21 de septiembre de 2023 en el grupo de Whatsapp denominado *VIAS DE ACCESO*, el señor Julio Chalco (representante del Gremio de Transportistas UNT – Filial Callao) notificó que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. no estaba realizando las coordinaciones necesarias para autorizar el ingreso de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto hacia las zonas de despacho, imposibilitando a los usuarios retirar la carga fraccionada y la carga sólida a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Asimismo, el representante del Gremio de Transportistas UNT – Filial Callao precisó que, debido al problema antes señalado, la empresa APM Terminals Callao estaría incumpliendo con sus obligaciones tipificadas en el Reglamento de Operaciones aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, por lo cual, solicitó a las autoridades competentes adoptar las acciones necesarias con la finalidad de evidenciar los problemas que vienen ocurriendo en las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel debido a los actos y omisiones del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Al respecto, el personal de la Autoridad Portuaria Nacional realizó las acciones correspondientes con la finalidad de contactarse con el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. y dar solución al problema reportado por el representante del Gremio de Transportistas UNT – Filial Callao.

Gráfico 74 Décimo primer caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.



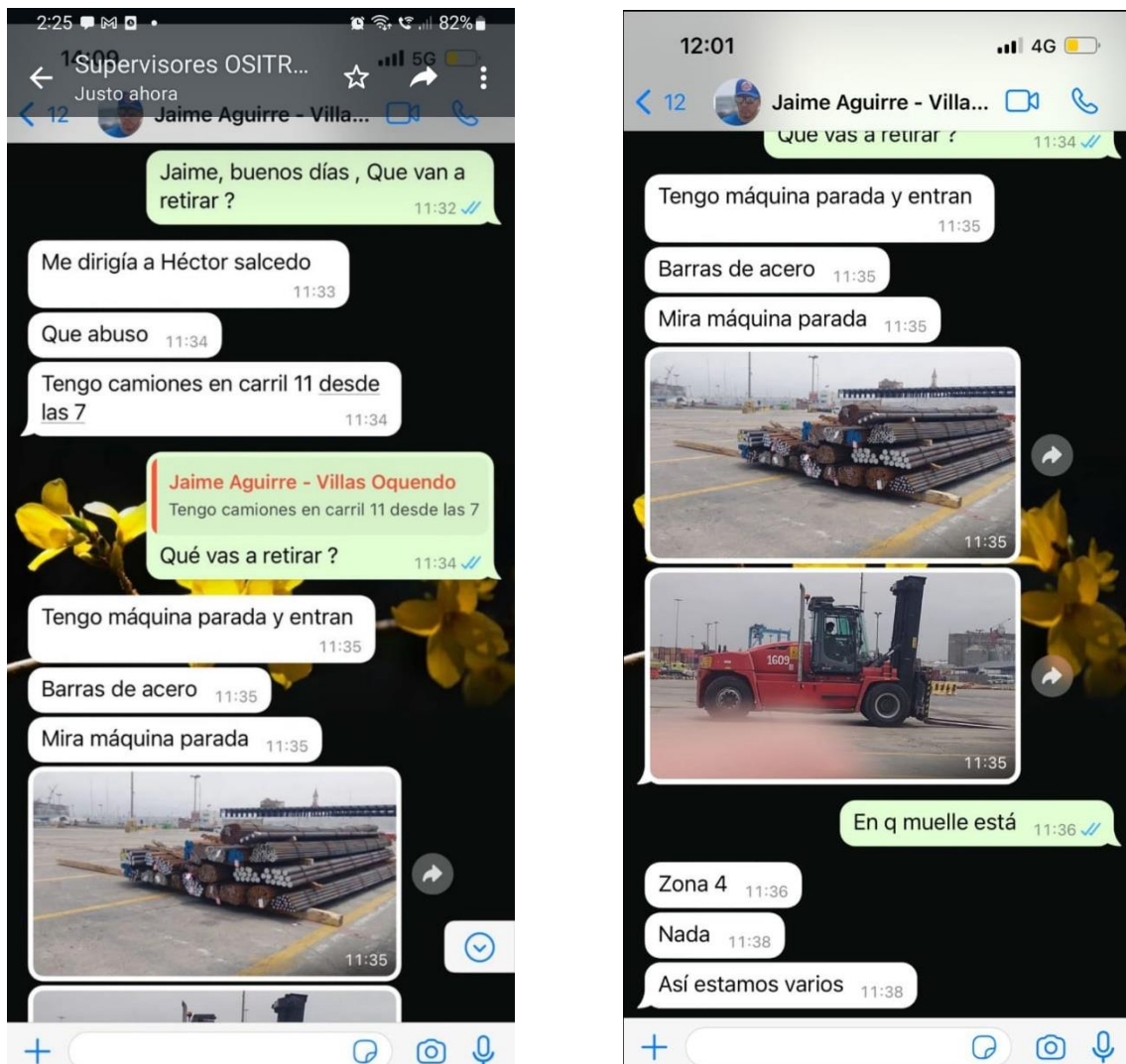
Fuente: Agencia de Aduanas Beagle S.A.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°74, mediante chat de WhatsApp del grupo denominado *VÍAS DE ACCESO*, en la fecha 7 de octubre de 2023 16:08, el señor Juan Soto (representante de la agencia de aduanas Beagle) notificó a la Autoridad Portuaria Nacional acerca de demoras en el despacho de la carga fraccionada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

El representante de la agencia de aduanas Beagle señaló que la empresa APM Terminals Callao S.A. asignó 2 maquinarias y 2 cuadrillas para realizar el despacho de la carga fraccionada en la zona Labarthe (zona de despacho); sin embargo, debido a problemas de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de la *zona despacho*, la *zona de pesaje de ingreso* y la *zona antepuerto*, los transportistas (conductor y camión) que se encontraban en los carriles N° 7 y N° 8 de la *zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao* no podían trasladarse a la *zona de despacho*, lo cual estaba afectando la fluidez en el despacho programado la carga fraccionada y, al mismo tiempo, imposibilitaba a otros treinta (30) transportistas poder ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, por lo cual, ante la deficiente coordinación por

parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A, el representante de la agencia de aduanas Beagle solicitó a la autoridad técnica competente (APN) intervenir y coadyuvar en la pronta solución del problema antes descrito.

Gráfico 75 Décimo segundo caso referido a la imposibilidad de los transportistas ubicados en la Zona Antepuerto para trasladarse hacia las Zonas de despacho de carga fraccionada y carga sólida a granel debido a errores de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A.



Fuente: Empresa de Transportes Villas Oquendo S.A.C.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°75, mediante chat de WhatsApp, en la fecha 7 de diciembre de 2023 11:34 horas, el señor Jaime Aguirre (representante de la empresa de Transportes Villas Oquendo S.A.) notificó a la Autoridad Reguladora OSITRAN acerca de demoras en el despacho de la carga fraccionada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

El representante de la empresa de Transportes Villas Oquendo S.A. señaló que la empresa APM Terminals Callao S.A. asignó 1 maquinaria y 1 cuadrilla para realizar el despacho de la carga fraccionada en la zona 4 (zona de despacho) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao; sin embargo, debido a problemas de coordinación entre el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de la *zona despacho*, la *zona de pesaje de ingreso* y la *zona antepuerto*, los transportistas (conductor y camión) se encontraban desde las 07:00 horas, es decir por cerca de 5 horas, en el carril N° 11 de la *zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao* imposibilitados para trasladarse a la *zona de despacho*, lo cual estaba afectando la fluidez en el despacho programado la carga fraccionada, por lo cual, ante la deficiente coordinación por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A, el representante de la empresa de Transportes Villas Oquendo S.A. solicitó a la Autoridad Reguladora OSITRAN intervenir y coadyuvar en la pronta solución del problema antes descrito.

A partir de los problemas antes mencionados, los cuales han sido debidamente acreditados a través de los Gráficos N°64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 y 75 se ha constatado que se generan tres casos de perjuicios económicos a los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, los cuales describiremos a continuación.

- El primer caso de perjuicio a los usuarios corresponde a las compensaciones y/o bonos económicos que debe pagar a los transportistas que cumplieron con presentarse al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao en la fecha y hora programada por la empresa APM Terminals Callao S.A. para el despacho de la carga fraccionada, pero deben permanecer por largas horas dentro de la primera zona que corresponde a la *Zona antepuerto* esperando a que el personal operativo y de seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A. autoricen su ingreso a los siguientes puntos de control hasta llegar a la *Zona de despacho* y retirar la carga de los usuarios dentro del período programado.
- El segundo caso de perjuicio a los usuarios corresponde a las compensaciones y/o bonos que debe pagar a los transportistas que, debido a la problemática descrita en el caso anterior, permanecen haciendo su cola por largas horas en las vías de acceso externas

con la finalidad de poder presentarse al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao en la fecha y hora programada por la empresa APM Terminals Callao S.A. para el despacho de la carga fraccionada.

- El tercer caso de perjuicio a los usuarios corresponde a los sobrecostos que incurre por retirar su carga del Terminal Portuario multipropósito del puerto del Callao después del plazo de 3 días calendario de libre almacenamiento, teniendo que pagar el monto por día y/o fracción día, según lo establecido en el tarifario, a favor de la empresa APM Terminals Callao S.A, debido a la problemática que es causada única y exclusivamente por parte de la referida empresa.

Con el fin de brindar mayor contexto respecto a los sobrecostos incurridos por los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao debido a la problemática referida a las condiciones de coordinación implementadas por la empresa APM Terminals Callao S.A. para permitir a los transportistas trasladarse desde la *Zona antepuerto* hacia los siguientes puntos de control hasta llegar a la *Zona de despacho* donde le entregarán la carga fraccionada, a continuación se muestra los Gráficos N°76 y 77.

Gráfico 76 Caso de usuario que no puede retirar su carga debido a demoras por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. para autorizar el ingreso de los transportistas a la Zona de despacho

RE: URGENTE SU ATENCION *** MN CRAMOND ISLAND -- ROLLOS DE ALAMBRO BL//CIBYQCAL23/31 CLIENTE **PRODAC**, INGRESO DE UNIDADES CARRIL 9



De: Jhon Taboada Barrientos - ADUALINK S.A.C. <jtaboada@adualink.com.pe>

Enviado: jueves, 6 de abril de 2023 10:13

Para: Cecilia Cubas Rafael - ADUALINK S.A.C. <ccubas@adualink.com.pe>; Jose Aguilar Zevallos - ADUALINK S.A.C. <jaguilar@adualink.com.pe>; Manuel Quispe <manuel.quispe@apmterminals.com>; Octavio Chirinos <ochs@rasanperu.com>

Cc: Eduardo Moleros Flores <eduardo.moleros@apmterminals.com>; Aldo Ariza <asist.gerencia@rasanperu.com>; *OPERACIONES@RASANPERU.COM <operaciones@rasanperu.com>; Judith Espinoza <judith.eo@treaperu.com>; rventura@paraiso-peru.com <rventura@paraiso-peru.com>; Jose Chumpitaz <jchumpitaz@paraiso-peru.com>; oacchahuqui@paraiso-peru.com <oacchahuqui@paraiso-peru.com>; rlam@paraiso-peru.com <rlam@paraiso-peru.com>; Luisa Milagros Torres <Luisa.torres@prodac.pe>; despacho <despacho@adcapricornio.com>; Jose Caceres Alberto - ADUALINK S.A.C. <jcaceres@adualink.com.pe>; Jairo Sifontes Prada - ADUALINK S.A.C. <jsifontes@adualink.com.pe>; +D APMT Callao Shift Manager <APMTCOPSSHIFTMANAGER@apmterminals.com>; +D APMT Callao TRAFICO <APMTCOPSTRAFFIC1@apmterminals.com>; +D APMT Callao GC Planners <apmtgcplanners@apmterminals.com>; +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; Carga General - Clientes APMT <cargageneral.clientes@apmterminals.com>; Deepak Nandwani <deepak.nandwani@apmterminals.com>; Lesly Emilia Lescano Velasquez <lesly.lescano.velasquez@apmterminals.com>; Giulliano Alexander Landa <giulliano.landa@apmterminals.com>; Brian Alexander Orellana Armas <borellana@adualink.com.pe>; cmolina@apn.gob.pe <cmolina@apn.gob.pe>; dchavez@ositran.gob.pe <dchavez@ositran.gob.pe>; Alfredo Avila <aavila@adualink.com.pe>; caliaga@ositran.gob.pe <caliaga@ositran.gob.pe>; Apn Combus - Luis Pariona <lpariona@apn.gob.pe>

Asunto: RE: URGENTE SU ATENCION *** MN CRAMOND ISLAND -- ROLLOS DE ALAMBRO BL//CIBYQCAL23/31 CLIENTE **PRODAC**, INGRESO DE UNIDADES CARRIL 9

Estimados señores de APM:

Buenos días, el ingreso de las unidades a puerto sigue presentando demoras, las UT tiene que realizar la cola por horas, que se inicia desde el Obelisco, sigue la congestión en la Av. Manco Cápac, y al llegar al antepuerto de APM se prolonga más la espera, al parecer solo están trabajando con una balanza para ingreso y salida.

Con respecto a nuestro cliente **Prodac**, ellos tienen programada desde el lunes toda su logística, sin embargo, tienen parados sus recursos por la falta de unidades con alambro en su almacén.

Con respecto a nuestra agencia de aduana, tenemos personal asignado durante las 24 horas desde el domingo, sin embargo, el operativo que debió terminar en 04 días se prolongará por 03 días más, cifra exagerada por la lentitud en la atención en puerto. Al igual que las UT, tenemos un promedio de 40 unidades asignadas por jornada, pero solo ingresaron menos de la mitad en las 6 primeras jornadas, luego están ingresando 06 a 10 unidades por jornada, incrementando más de la cuenta los sobrecostos en transporte, dicho incremento es trasladado al cliente, siendo el único perjudicado económicamente.

Debido a la alta congestión que presenta APM, solicitamos la ampliación de los días libres de almacenaje para no seguir perjudicando a nuestro cliente en común***

***** Dejamos claro que PRODAC / ADUALINK no asumirán ningún sobrecosto de almacenaje *****

Saludos cordiales.



Fuente: Agencia de Aduanas Adualink S.A.C.

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°76, se tiene que, mediante correo electrónico de fecha 6 de abril de 2023 a las 10:13 horas, la Agencia de Aduanas Adualink S.A.C. comunicó a la empresa APM Terminals Callao S.A, con copia a, entre otros usuarios, la empresa PRODAC S.A, acerca de las continuas demoras de la empresa APM Terminals Callao S.A. para autorizar el ingreso de los transportistas que se encontraban estacionados en la *Zona antepuerto* hacia los siguientes puntos de control hasta llegar a la *Zona de despacho* para el retiro de la carga fraccionada de la empresa PRODAC S.A.

Asimismo, la Agencia de Aduanas Adualink S.A.C. precisó que, debido a la problemática antes descrita, los transportistas que se encontraban en la *Zona antepuerto* estaban haciendo cola por horas, al igual que los transportistas que se encontraban en las vías de acceso externas intentando ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para retirar la carga fraccionada de la empresa PRODAC S.A, la cual, debido a la problemática causada por la empresa APM Terminals Callao S.A, estaba viéndose perjudicada con sobrecostos de transporte.

Gráfico 77 Caso de usuario perjudicado con sobrecosto por uso de área operativa debido a demoras por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. para autorizar el ingreso de los transportistas a la Zona de despacho.

RE: URGENTE SU ATENCION *** MN CRAMOND ISLAND -- ROLLOS DE ALAMBRO N BL//CIBYQCAL23/31 CLIENTE **PRODAC**, INGRESO DE UNIDADES CARRIL 9



From: Luisa Milagros Torres <Luisa.torres@prodac.pe>

Sent: jueves, 20 de abril de 2023 14:53

To: Carga General - Clientes APMT C <cargageneral.clientes@apmterminals.com>; Giulliano Alexander Landa <giulliano.landa@apmterminals.com>; Deepak Nandwani <deepak.nandwani@apmterminals.com>

Cc: caliaga@ositrn.gob.pe; lpariona@apn.gob.pe; Manuel Quispe <manuel.quispe@apmterminals.com>; Wilber Thorne <Wilber.Thorne@prodac.pe>; Lesly Emilia Lescano Velasquez <lesly.lescano.velasquez@apmterminals.com>; usuarios@ositrn.gob.pe; +D APMT Callao General Cargo <APMTCGeneralCargo@apmterminals.com>; dchavez@dchavez@ositrn.gob.pe; Lidia Ortiz <Lidia.Ortiz@prodac.pe>; epatino@apn.gob.pe; cyanez@ositrn.gob.pe; ochs@rasanperu.com; cmolina@apn.gob.pe; +D APMT Callao GC Planners <apmtgcplanners@apmterminals.com>; jtaboada@adualink.com.pe; Cecilia Cubas Rafael - ADUALINK S.A.C. <ccubas@adualink.com.pe>; Alfredo Avila <aavila@adualink.com.pe>; Carlos Alonso Florian Lucero <cflorian@adualink.com.pe>

Subject: URGENTE SU ATENCION *** MN CRAMOND ISLAND -- ROLLOS DE ALAMBRO N BL//CIBYQCAL23/31 CLIENTE **PRODAC**, INGRESO DE UNIDADES CARRIL 9

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Estimado @giulliano.landa@apmterminals.com @Deepak Nandwani

Buenas tardes,

El día de hoy recibimos la factura por 73,312.00 USD incluido de IGV por concepto de USO DE AREA la cual no corresponde. y se presento un expediente de reclamo el día 06/04/2023.

Por favor proceder con la emisión de la Nota de credito la cual no corresponde, por favor nos dejás saber el estado de nuestro Reclamo.

Saludos

Luisa Milagros Torres

Coordinadora de Importaciones

PRODAC S.A.

Av. Néstor Gambetta 6429, Callao – Perú

T. 51 (1) 613 6666 Ext. 4114

C. 994613705

<https://prodac.bekaert.com/>

Fuente: Agencia de Aduanas Adualink S.A.C.

De la información mostrada precedentemente en los Gráficos N° 76 y 77, se tiene que debido a la demora de la empresa APM Terminals Callao S.A. para autorizar el ingreso de los transportistas que se encontraban en la *Zona Antepuerto* hacia los siguientes puntos de control hasta llegar a la *Zona de despacho* para que, la empresa PRODAC S.A. se vio perjudicada con sobrecostos a favor de la empresa APM Terminals Callao S.A. por el concepto tarifario de *uso de área operativa* por un monto que asciende a USD 73,312.00 (inc. IGV).

Con base a los hechos antes descritos y a las ilustraciones mostradas precedentemente, queda acreditado que las medidas de coordinación implementadas por la empresa APM Terminals Callao S.A. para autorizar el ingreso de los transportistas a la *Zona de despacho*, no son eficientes, toda vez que impide que los transportistas que se encuentran dentro del Terminal Portuario Multipropósito puedan llegar a la *Zona de despacho* para que le entreguen la carga de los usuarios dentro de la fecha y hora programada y, al mismo tiempo, impide que los transportistas que se encuentran haciendo su cola en las vías de acceso externas puedan ingresar al Terminal Portuario Multipropósito, afectando las operaciones de despacho programadas y generando sobrecostos a los usuarios.

A partir de lo señalado precedentemente en la presente subsección, se puede concluir que este extremo del subproceso implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para ejecutar las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel no es óptimo

ii. En la Zona pre-balanza

Conforme al sustento descrito a partir de los Gráficos N° 19, 20, 40, 41 y 42 y las subsecciones 5.4 y 6.4 de la sección VI del presente trabajo de investigación, se tiene que la empresa APM Terminals Callao S.A. ha implementado el sistema MOST (TOS) que permite a los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao realizar de manera virtual las siguientes actividades:

- Registrar la información relacionada de la carga y las partes involucradas en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, previo a la emisión del documento denominado *Delivery Order* que es generado del sistema MOST.
- Emitir el *Delivery Order* de forma digital que puede ser abierto desde cualquier dispositivo móvil.

Aunado a ello, resulta pertinente señalar que la información registrada por los usuarios en el sistema MOST es validada por el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A, previo a la emisión del documento denominado como *Delivery Order*, dado que este documento autoriza el retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel única y exclusivamente a los transportistas (conductor y camión) que fueron vinculados a un determinado BL o sub BL por el Agente de Aduanas a través del sistema MOST, en cumplimiento con los lineamientos tipificados en el documento denominado *Manual de usuario Agente Aduanas del sistema MOST* elaborado por la empresa APM Terminals Callao S.A. y publicado en la página web de la referida empresa

Asimismo, se debe poner de relieve que el *Delivery Order* cuenta con códigos de barra adheridos que permite leer y validar de forma automática la información contenida en el referido documento. En ese sentido, si el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. ubicado en cada uno de los puntos de control de las zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, incluyendo la *Zona pre-balanza*, se ve en la necesidad de revisar y validar la información del Agente de Aduanas y los transportistas (conductor y camión) vinculados al retiro de la carga fraccionada y carga sólida asociada a un determinado BL o sub BL, podrían realizar dicha lectura y validación de la información antes mencionada de forma automática. Para ello, la empresa APM Terminals Callao S.A. tendría que realizar lo siguiente:

- Comprimir en un código de barras la información que debe ser validada en la *Zona pre-balanza*, como, por ejemplo, los datos del Agente de Aduanas y el transportista (conductor y camión) asociados al BL o sub BL a través del sistema MOST.
- Adquirir dispositivos electrónicos, como por ejemplo Handheld, con lector de códigos de barra, los cuales serían asignados al personal de seguridad ubicado en la *Zona pre-balanza*, así como un ID y contraseña para loguearse en el sistema MOST a través de los dispositivos electrónicos antes mencionados.

A pesar de la ventaja que el sistema MOST ofrece a la empresa APM Terminals Callao S.A. para automatizar el proceso de control de lectura y validación de la información antes descrita en cada una de las zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, incluyendo la *Zona pre.balanza*, la empresa APM Terminals Callao S.A. ha optado por obligar a los usuarios a imprimir una copia del *Delivery Order* y registrar de forma manual los datos del transportista (conductor y camión), así como los datos del Agente de Aduanas, incluyendo su firma, rúbrica y huella dactilar, pese a que dicha información ya ha sido registrada y asociada por los usuarios en el *Delivery Order* a través del sistema MOST.

Debido a ello, se dan casos en los que el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. impide que los transportistas ubicados en la *Zona de pre-balanza* ingresen a la siguiente zona, es decir, a la *Zona de pesaje de ingreso*, debido a que el referido personal determina que la firma y/o rúbrica y/o huella dactilar y/o información del Agente de Aduanas y/o del transportista no son legibles registrados a mano en el *Delivery Order* se ve ilegible y, por lo tanto, devuelve los documentos al transportista y le ordena que se retire del Terminal Portuario Multipropósito.

Como consecuencia de ello, y considerando que el transportista debe cumplir con el trabajo por el que se le ha contratado, se ve obligado a realizar las actividades que se indican a continuación:

- Retirarse del Terminal Portuario Multipropósito sin poder retirar la carga fraccionada o carga sólida a granel.
- Contactarse con el Agente de aduanas con la finalidad de poder imprimir una nueva copia del *Delivery Order* en el cual registrarán nuevamente la firma, rúbrica y la huella dactilar del Agente de Aduanas, así como la información del transportista de la manera más clara y legible que les sea posible.
- Hacer nuevamente su cola en las vías de acceso externas hasta llegar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.
- Ingresar nuevamente al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y realizar otra vez el flujo por la *Zona Antepuerto* hasta llegar a la *Zona pre-balanza* en donde el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. revisará nuevamente la información registrada a mano en el *Delivery Order* y, si esta vez el

personal de seguridad determine que la información se ve legible, autorizará al transportista trasladarse a la siguiente zona, es decir, a la *Zona pre-balanza*.

Con el fin de acreditar lo señalado en los párrafos precedentes, se adjuntan los Gráficos N°78, 79 y 80 los cuales muestran algunos de los casos reportados por los transportistas y los Agentes de Aduana respecto a la problemática antes señalada, cada uno de los cuales ha sido brindado por los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao vinculados al presente trabajo de investigación.

Gráfico 78 Caso 1 –Transportista es obligado a retirarse del Terminal Portuario Multipropósito por presunto registro ilegible de la huella dactilar del Agente de Aduanas en el Delivery Order

CASO REPORTADO POR LA AGENCIA DE ADUANAS CLP ADUANAS: IMPEDIMENTO DE INGRESO DEL CAMIÓN DE PLACA BCH-764 A LA BALANZA/GATE DE ENTRADA



DM

David Chavez Manrique
Para: shift.security@apmterminals.com



Mar 11/04/2023 15:28

CC: '+D APMT CALLAO SHIFT MANAGER' <APMT COPSSHIFTMANAGER@apmterminals.com>; Cornejo, Cesar <cesar.cornejo@apmterminals.com>; Carlos Aliaga Calderon; y 1 más



2 archivos adjuntos (209 KB) Guardar todo en OneDrive - OSITRAN Descargar todo

Estimado Sr. Ipanaque /Shift Security

Buenas tardes, la presente es para comunicarle que durante las labores de supervisión in situ realizadas por OSITRAN en el antepuerto de carga general del Terminal Norte Multipropósito, a las 14:01 horas hemos sido notificados por la agencia de aduanas CLP ADUANAS que el personal de seguridad contratado por APM Terminals Callao S.A. impidió que el camión de placa BCH-764 de la empresa de transportes SERMEFIT, que ya había pasado los controles de ingreso al antepuerto y había hecho su cola en la línea/carril 9 del referido antepuerto, ingresara a la balanza/gate de entrada, debido a que el referido personal de seguridad habría observado que la huella registrada en la documentación presentada por el chofer del referido camión habría estado ilegible.

Al respecto, resulta pertinente señalar que, como parte de la información brindada por el representante de la agencia de aduanas CLP ADUANAS, nos ha remitido foto de la documentación presentada por el chofer del camión de placa BCH-764, la cual contiene la huella que, a consideración del personal de seguridad contratado por APM Terminals Callao S.A. habría estado ilegible, y que adjuntamos a la presente comunicación, incluyendo foto del camión materia de análisis.

Por otro lado, como parte de nuestras labores de supervisión in situ, se consultó al personal de seguridad contratado por APM Terminals Callao S.A. sobre el caso reportado por la agencia de aduanas CLP ADUANAS. Al respecto, el referido personal de seguridad manifestó que, en efecto, no permitieron ingresar al camión de placa BCH-764 a la balanza/gate de entrada dado que la huella registrada en la documentación presentada por el chofer del referido camión era ilegible. Asimismo, el personal de seguridad manifestó que, como evidencia de ello, tomaron foto del referido documento donde se evidencia que la huella registrada es ilegible y que esta evidencia fue remitida al Centro de Control de APM Terminals Callao S.A.

Con base a lo antes mencionado, agradeceré remitir por esta vía la evidencia que fue recopilada por el personal de seguridad contratado por APM Terminals Callao S.A. y que fue remitida al Centro de Control de su representada, por el que impidieron el ingreso del camión de BCH-764 a la balanza/gate de entrada del Terminal Norte Multipropósito.

Quedamos atentos a su pronta atención.

Saludos cordiales,

David A. Chávez
Supervisor de Operaciones
Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Móvil/Whatsapp: +51 966 170 568
OSITRAN

Fuente: Agencia de Aduanas CLP Aduanas S.A.C

De la información mostrada precedentemente en el Gráfico N°78, se tiene que en la fecha 11 de abril de 2023 14:01 horas, la Agencia de Aduanas CLP Aduanas S.A.C. reportó al equipo de supervisores de OSITRAN ubicado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, que el personal de seguridad contratado por APM Terminals Callao S.A. impidió que el transportista de la empresa de transportes SERMEFIT ingrese a la *Zona de pesaje de ingreso*, debido a que el referido personal de seguridad habría observado que la huella registrada en la documentación presentada por el chofer del referido camión habría estado ilegible. Asimismo, el referido personal de seguridad ordenó al transportista retirarse del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para realizar nuevamente su cola y presentar un nuevo *Delivery Order*.

Al respecto, el equipo de supervisores de OSITRAN coordinó con el Agente de Aduanas para instruir al transportista mantenerse en la vía externa frente a la puerta de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, con el fin de poder realizar las coordinaciones con el Gerente de Operaciones y Seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A, dado que, de la revisión efectuada al *Delivery Order* se observó que no había algún dato ilegible registrado por los usuarios.

En ese sentido, entre las 14:01 horas y las 15:28 horas el equipo de supervisores de OSITRAN se comunicó por teléfono con el Gerente de Operaciones y por correo electrónico con el Gerente de Seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A, a quienes se les informó acerca del caso antes descrito. Como resultado de las comunicaciones antes efectuadas, el Gerente de Operaciones hizo las coordinaciones correspondientes con el personal de la *Zona Antepuerto* y *Zona pre-balanza*, con la finalidad de autorizar el ingreso del transportista de forma directa a la *Zona de pesaje de ingreso*, lo cual, para el caso en particular y gracias a la intervención del equipo de supervisores de OSITRAN, se evitó que el referido transportista tenga que trasladarse a lo largo de las vías de acceso externas hasta encontrar un espacio para hacer nuevamente su cola para poder ingresar al Terminal Portuario.

Al respecto, si bien es cierto que para este caso en particular se pudo evitar las consecuencias antes indicadas, eso no desvirtúa el hecho que el transportista y los usuarios se vieron perjudicados por las medidas adoptadas por la empresa APM Terminals

Callao S.A. que obliga a los usuarios a registrar de forma manual información que ya se encuentra registrada en el sistema MOST y que, además, realiza la validación de dicha información empleando un método que, por lo menos, puede ser calificado como ilógico e irresponsable, dado que el personal de seguridad ubicado en la *Zona pre-balanza* valida la huella dactilar de los miles de transportistas y Agentes de Aduanas, usando única y exclusivamente sus ojos, en vez de usar dispositivos de validación biométrica.

Esta medida impuesta por la empresa APM Terminals Callao S.A. viene generando perjuicios económicos a los usuarios, toda vez que, en reiteradas ocasiones el personal de seguridad de la *Zona pre-balanza* que se encarga de validar la legibilidad de la información antes descrita que debe ser registrada de forma manual en el *Delivery Order*, ha impedido que los transportistas ingresen a la *Zona de pesaje de ingreso*, porque, según el criterio del personal de seguridad, la información, firma, rúbrica o huella dactilar de los usuarios no era legible y, en consecuencia, ha dado la orden a los transportistas de retirarse, imprimir una nueva copia del *Delivery Order*, volver a registrar a mano la información antes señalada y hacer nuevamente su cola en las vías de acceso externas hasta llegar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y empezar nuevamente el flujo desde la *Zona antepuerto*.

Estos problemas han escalado tanto, que el Gremio de Transportistas UNT Callao ha tenido que solicitar la intervención de las Autoridades competentes debido al gran impacto contra la economía de las empresas que representa, así como contra la salud de los transportistas que deben pasar largas horas dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, así como en las vías de acceso externas, esperando poder ser atendidos por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, conforme se muestra en las Ilustraciones N° 90 y 91.

Gráfico 79 Caso 2 – Gremio de Transportistas solicita intervención de Autoridades debido a casos recurrentes de transportistas obligados a retirarse del Terminal Portuario Multipropósito por presunto registro ilegible de la huella dactilar en el Delivery Order.

RV: UNT CALLAO // CARTA Nro.005-2023-2-UNT CALLAO-PRESIDENCIA



De: legal@untcallao.com.pe <legal@untcallao.com.pe>

Enviado: sábado, 11 de febrero de 2023 12:01

Para: Marilyn Greta Pimentel Espinoza <mpimentel@apn.gob.pe>; Gerardo Vicente Alvarado Murga <galvarado@apn.gob.pe>; Luis Garcia Lumbreras <lgarcia@apn.gob.pe>; Jonathan García Alvarez <jgarciaal@apn.gob.pe>; Manuel Gilberto Hinojosa Lopez <mhinojosa@apn.gob.pe>; Mesa De Partes <mesadepartes@apn.gob.pe>; presidencia@untcallao.com.pe <presidencia@untcallao.com.pe>

Asunto: UNT CALLAO // CARTA Nro.005-2023-2-UNT CALLAO-PRESIDENCIA

Buenas tardes;

De mi consideración.

Por medio de la presente, a continuación ponemos a vuestro conocimiento todo el detalle de un reiterativo problema que pensábamos que ya se había sido resuelto, como es el caso de la arbitraria medida de seguridad impuesta por APMTC, la cual fuera reportada a vuestra institución el pasado 12 de noviembre del 2022, donde una simple huella dactilar que por el simple hecho de estar poco legible, impide el ingreso al puerto de las unidades de transporte, generando un alto impacto negativo a la logística portuaria, si tanto peso o aval tiene esta acción, entonces el SISTEMA MOST no tendría ninguna razón de ser, lo cual resulta ser algo muy incoherente por parte de APMTC.

SHIRLY MARTEL

Jr. Supe 162 Urb. Sta. Marina – Callao

ENTEL: 994205496

Email : legal@untcallao.com.pe

Mas informacion de Productos y Servicios de UNT CALLAO

LINK: <https://sites.google.com/.../inform.../p%C3%A1gina-principal>

Fuente: Gremio de Transportistas UNT Callao.

Conforme a lo mostrado en el Gráfico N°79, se tiene que la empresa APM Terminals Callao S.A, al imponer a los usuarios de registrar nuevamente su información de forma manual en el *Delivery Order* impreso, vuelve inútil e ilógico el registro de esa misma información que los usuarios realizan previamente en el sistema MOST(TOS) implementado por la propia empresa APM Terminals Callao S.A, con el fin de generar de forma digital el *Delivery Order*, lo cual ha sido reportado por parte del gremio UNION NACIONAL DE TRANSPORTISTAS (UNT) – Filial Callao quienes, además, han precisado que debido a estas medidas impuestas por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. se están generando sobrecostos a sus agremiados, quienes además de verse afectados por las extenuantes horas de espera en la *Zona Antepuerto* sin poder bajar del camión para hidratarse, descansar o usar los servicios higiénicos, deben salir del Terminal Portuario Multipropósito y repetir el proceso de ingreso debido a la problemática antes descrita.

Esta medida impuesta por la empresa APM Terminals Callao S.A. ha generado tal perjuicio económico y malestar, que los representantes del gremio UNION NACIONAL DE TRANSPORTISTAS (UNT) – Filial Callao han reportado la problemática a las Autoridades competentes, conforme se muestra en la Ilustración N°91.

Gráfico 80 Gremio de Transportistas solicita a las Autoridades intervenir ante la medida adoptada por la empresa APM Terminals Callao S.A. que impone a los usuarios registrar de forma manual en el Delivery Order información ya registrada en el Sistema MOST.

RV: UNT CALLAO // CARTA Nro.005-2023-2-UNT CALLAO-PRESIDENCIA



De: Julio Chalco <julio_chalco@hotmail.com>

Enviado el: miércoles, 1 de marzo de 2023 21:19

Para: Teodoro Aguero <taguero@apn.gob.pe>; Hanz Joel Vilcapoma Virrueta <hvilcapoma@ositran.gob.pe>

CC: Carlos Rodolfo Molina Barrutia <cmolina@apn.gob.pe>; Manuel Gilberto Hinojosa Lopez <mhinojosa@apn.gob.pe>; Hans Isai Aguirre Ccerare <haguirre@indecopi.gob.pe>; tereza.campos@untcallao.com.pe; Cesar Bachet <transportesbachet@hotmail.com>

Asunto: Re: UNT CALLAO // CARTA Nro.005-2023-2-UNT CALLAO-PRESIDENCIA

Estimados TEODORO y HANS buenas noches,

Junto con saludarlos y por encargo de nuestra Presidente, Sra. TEREZA CAMPCO AYALA, adjuntamos más evidencias relacionadas al Exp. 202300002232, esta situación cada día se sale de control y volvemos a realizar la misma pregunta:

Puede un parcial que no asegura nada, valer mas que el Sistema MOST ¿?, sabemos que el Sistema MOST se utiliza para relacionar unidades y conductores, debidamente acreditados en APMTC, con los BL de determinado consignatario, asegurando con ellos una trazabilidad y seguridad en la operaciones portuarias, siendo así, como es posible que por un parcial que los agentes de seguridad, contratados por APMTC, se tomen la atribución de rechazarlos junto con no permitir el ingreso al puerto sin antes tomarse la molestía de verificar en sus sistemas si dicha unidad y conductor, se encuentran debidamente acreditados ¿?.

Esta situación les genera pérdidas economicas significativas a nuestros agremiados, quienes ante la impotencia de no poder hacer nada, pierden horas de horas para ingresar al puerto, situación que necesitamos que nuestras autoridades se pronuncien al respecto y de ser necesario, sancione ejemplarmente a la concesionaria portuaria por esta medida arbitraria, que se impuso de la noche a la mañana, sin ser sociabilizada y sin pasar por ningun filtro y/o observaciones de los usuarios, simplemente se impuso y punto.

Sin otro particular de momento, quedamos a la espera de vuestra atención y pronta acción, por ser un tema de justicia.

Atentamente,

Julio Chalco G.

Director UNT Filial Callao

Fuente: *Gremio de Transportistas UNT Callao.*

Con base a la información mostrada en Los Gráficos N° 78, 79 y 80, queda acreditado que las medidas impuestas por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. para realizar la revisión de los documentos e información que los usuarios deben presentar en la *Zona pre-balanza*, no son eficientes, toda vez que impide que los transportistas que se encuentran dentro del Terminal Portuario Multipropósito puedan llegar a la *Zona de despacho* para que le entreguen la carga de los usuarios dentro de la fecha y hora programada, generando sobrecostos a los usuarios, incluyendo a los transportistas, quienes además de verse afectados por las extenuantes horas de espera en la *Zona Antepuerto* sin poder bajar del camión para hidratarse, descansar o usar los servicios higiénicos, deben salir del Terminal Portuario Multipropósito y repetir el proceso de ingreso debido a la problemática antes descrita.

A partir de lo señalado precedentemente en la presente subsección, se puede concluir que este extremo del subproceso implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para ejecutar las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel no es óptimo.

iii. En la Zona de pesaje de ingreso

Conforme al sustento descrito a partir de los Gráficos N° 21, 22, 23, 24, 25, 43, 44, 45 y 46 y las subsecciones 5.5 y 6.5 de la sección VI del presente trabajo de investigación, se tiene que el flujo del primer pesaje se realiza de la siguiente manera:

- El transportista entrega el *Delivery Order* al personal de seguridad.
- El personal de seguridad se traslada a la caseta del balancero y entrega el *Delivery Order*.
- El balancero escanea el *Delivery Order*.
- El balancero registra manualmente en el sistema Weighbridge el número de placa del camión y DNI del conductor registrado manualmente en el *Delivery Order*.
- El balancero captura el peso de la báscula.
- El balancero imprime el ticket de ingreso y guarda la transacción.
- El balancero entrega el ticket de ingreso y el *Delivery Order* al personal de seguridad.
- El personal de seguridad se traslada hacia el transportista y entrega el *Delivery Order* y el ticket de ingreso.
- El transportista coloca su dedo en el dispositivo biométrico para levantar la tranquera y se traslada hacia la *Zona de despacho*.

Al respecto, con la finalidad de conocer el tiempo que le toma a la empresa APM Terminals Callao S.A. realizar la transacción en las balanzas de la *Zona de pesaje de ingreso*, a través de las actividades antes mencionadas, resulta pertinente usar los resultados obtenidos por la empresa BITACORA TECHNOLOGY SOLUTIONS S.A.C que fue contratada por la Autoridad Portuaria Nacional para realizar un trabajo de consultoría con la finalidad de determinar los tiempos de permanencia de los transportistas para el retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito, cuyo trabajo fue realizado dentro del período comprendido desde el 23 de marzo hasta el 24 de abril de 2023.

Como resultado de la actividad antes descrita, se constató y registró que el tiempo de promedio de transacción en el primer pesaje es de 5 minutos, con tiempos mínimos y máximos de transacción desde 3 minutos hasta 8 minutos respectivamente.

Con base a la información antes señalada, se tiene que a la empresa APM Terminals Callao S.A. le toma en promedio 5 minutos para realizar la transacción del primer pesaje, lo cual se debe a que el flujo del primer pesaje requiere la participación de dos actores por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, es decir, el balancero que debe registrar la información contenida en el *Delivery Order* presentado por el transportista y el personal de seguridad que se encarga de entregar al balancero la documentación presentada por el transportista y entregar al transportista el ticket de ingreso emitido por el balancero.

Al respecto, se observa que el tiempo que le toma a la empresa APM Terminals Callao S.A. para realizar la transacción del primer pesaje podría reducirse considerablemente, pudiendo llegar a un tiempo de transacción promedio de hasta menos de 2 minutos, siempre y cuando la referida empresa ejecute, cuando menos, las siguientes medidas:

- Automatizar la validación de los documentos presentados por el transportista en las balanzas de la *Zona de pesaje de ingreso*.
- Colocar una pantalla con una interfaz táctil y un lector de códigos de barra en la parte externa de la caseta de la balanza, cerca de donde se encuentra el dispositivo de control biométrico y a la altura de la cabina del conductor.

- Aprovechar la ventaja que le ofrece el sistema MOST de comprimir la información del transportista (conductor y camión) en códigos de barra.

De esta manera, el conductor solo tendría que realizar las siguientes acciones, sin bajar del camión, para obtener el ticket de ingreso:

- Desde su dispositivo móvil (celular) colocar el código de barra adherido al *Delivery Order* al lector de códigos de barra, lo que permitirá a la empresa APM Terminals Callao S.A. escanear el *Delivery Order*.
- Luego, colocar su dedo en el lector biométrico, lo que permitirá que se registre automáticamente en los campos del sistema weighbridge la información correspondiente a la placa del camión y el DNI del conductor que previamente fue registrado en el sistema MOST.

Asimismo, se observa que al tener que registrar de forma manual la información del número de la placa del camión y el DNI del conductor, existe el riesgo de error humano por parte del balancero, lo cual se resolvería si la información antes mencionada es registrada automáticamente en los campos del sistema weighbridge.

Con el fin de acreditar lo señalado en los párrafos precedentes, se adjunta la Ilustración N° 93 que muestra los campos del sistema weighbridge que son completados manualmente por el balancero.

Gráfico 81 Campos del sistema weighbridge completados manualmente por el balancero de la empresa APM Terminals Callao S.A.

The screenshot displays the 'TSB Weighbridge Application - IN GATE - v1.2.3.3' window. It is divided into several sections:

- SERVICE:** Includes fields for BL/DO (312201002467680009), GR, GATE TICKET N, SDO(RORO), TXN DATE (2023/12/8 17:25), and GATE NO (Balanza 2A). Action buttons include RETRIEVE, CONFIRM, PRINT SLIP, CLEAR, and EXIT.
- WEIGHBRIDGE MEASUREMENT:** Features TRUCK NO (AUO795), DRIVER ID (24006194), and a 'READ WEIGHT' button.
- TRANSACTION INFO:** Shows TRANSACTION NO, TRANSPORT COMPANY (Transportes De Carga A Granel Tosa E.I.R.L.), DRIVER NAME (FREDY SELIS ZAPATA), LICENSE NO (Q24006194), DRIVER EXPIRY DATE (2024-01-15), and TRUCK EXPIRY DATE.
- LORRY:** A section for lorry-specific data with fields for TRUCK NO (AUO795), GROSS WEIGHT, TARE WEIGHT, and NET WEIGHT.
- CARGO INFORMATION:** Contains detailed cargo data including VESSEL CALL ID (23000954), COMMODITY (MAIZ), DELIVERY MODE (Both Direct/Indirect), CUSTOMS (RELEASE), CUSTOMS BALANCE (20761.23), and CARGO TYPE (DRY BULK EDIBLE). It also includes a DAM No. (118-2023-10-453000) and a consignee (Seaboard Overseas Peru S.A.).

Fuente: Tomas de campo propias.

A partir de lo señalado precedentemente en la presente subsección, se puede concluir que este extremo del subproceso implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para ejecutar las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel no es óptimo.

iv. En la Zona de despacho

Conforme al sustento descrito a partir de los Gráficos N° 26, 27, 28, 29, 47, 48, 49 y 50 y la subsecciones 5.6 y 6.6 de la sección VI del presente trabajo de investigación, se tiene que las operaciones de despacho en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao se realizan en función a las coordinaciones efectuadas entre la empresa APM Terminals Callao S.A. con los usuarios, en cuyo caso se configura la obligación de los usuarios para coordinar y disponer la logística necesaria y enviar la flota de camiones que realizarán el retiro de su carga a partir de una determina fecha y hora, así como la obligación de la empresa APM Terminals Callao S.A. para coordinar y disponer la maquinaria y recursos necesarios para atender la demanda de transportistas en una

determinada *Zona de despacho* en donde deberán entregar la carga de los usuarios a partir de la fecha y hora programada.

Al respecto, resulta pertinente señalar que, durante el trabajo campo realizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se ha constatado que, debido a errores de planificación y coordinación entre las áreas de la empresa APM Terminals Callao S.A. no se asignan los recursos necesarios, como, por ejemplo, la maquinaria para ejecutar el despacho de la carga fraccionada en la fecha y hora programada, en cuyo caso, el personal operativo encargado de las *Zonas de despacho* coordinan entre ellos para que la maquinaria que se encuentre disponible en esa jornada laboral atienda la demanda de transportistas en cada una de las *Zonas de despacho* y realice la entrega de la carga fraccionada de manera intercalada.

Como consecuencia de ello, los transportistas deben esperar en zonas colindantes a la *Zona de despacho* hasta que el personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. los llame para ser atendidos, generando acumulación de transportistas en las zonas colindantes, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°82.

Gráfico 82 Transportistas esperando que llegue maquinaria a la Zona de despacho ser atendidos por la empresa APM Terminals Callao S.A.



Fuente: Tomas de campo propias.

Debido a los hechos generados a causa del problema antes mencionado, se generan casos en los que una determinada *Zona de despacho* ya no puede recibir más transportistas, lo cual impide que el personal operativo encargado de dicha *Zona de despacho* solicite al personal encargado de la *Zona de pesaje de ingreso* autorizar el ingreso de los transportistas que se encuentran en un determinado carril de la *Zona antepuerto*.

Esto genera cuellos de botella que impide que las operaciones de despacho de la carga fraccionada y el tránsito de los transportistas que se encuentran dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao fluyan, afectando a los transportistas que se encuentran en la *Zona antepuerto* y en las vías de acceso externas, dado que deben hacer su cola por largas horas esperando a ser atendidos por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Asimismo, dado que en estos escenarios los transportistas ya cruzaron el hito inicial de medición de los Niveles de Servicio y Productividad aprobados por la Autoridad Portuaria Nacional, es decir, la balanza de la *Zona de pesaje de ingreso*, se genera el riesgo que la empresa APM Terminals Callao S.A. incumpla con su obligación referida a no exceder el tiempo promedio máximo de 30 minutos para la atención a los usuarios para el retiro de su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

A partir de lo señalado precedentemente en la presente subsección, se puede concluir que este extremo del subproceso implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para ejecutar las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel no es óptimo.

v. En la tarja

Conforme al sustento descrito a partir los Gráficos N° 227, 28, 29, 48, 49 y 50 y la subsecciones 5.6 y 6.6 de la sección VI del presente trabajo de investigación, se tiene que la tarja es una operación que permite a la empresa APM Terminals Callao S.A. registrar y controlar la cantidad de carga fraccionada y carga sólida a granel que es entregada a cada uno de los transportistas en cada una de las zonas de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Al respecto, durante el trabajo de campo realizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se ha constatado que de las nueve (09) zonas de despacho (muelle 11, muelle 1, muelle 2, muelle 3, muelle 4, zona 2, zona 4, zona 10 y zona ex comedor), solo cinco (05) de esas zonas (muelle 1, muelle 2, muelle 3, muelle 4 y zona 2) cuentan con casetas donde los transportistas pueden buscar al *tarjador* que la empresa APM Terminals Callao S.A. haya podido asignar en una determinada jornada laboral, dado que, conforme se ha evidenciado en la subsección 8.3.1 y el inciso iv de la presente subsección, la empresa APM Terminals Callao S.A. suele no asignar todos los recursos, como por ejemplo al *tarjador*, para ejecutar la operación de la tarja como parte del despacho de la carga programado, conforme se muestra en el Gráfico N°83.

Gráfico 83 Caseta de tarjador vacía en durante operación de despacho en muelle 3 del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Tomas de campo propias.

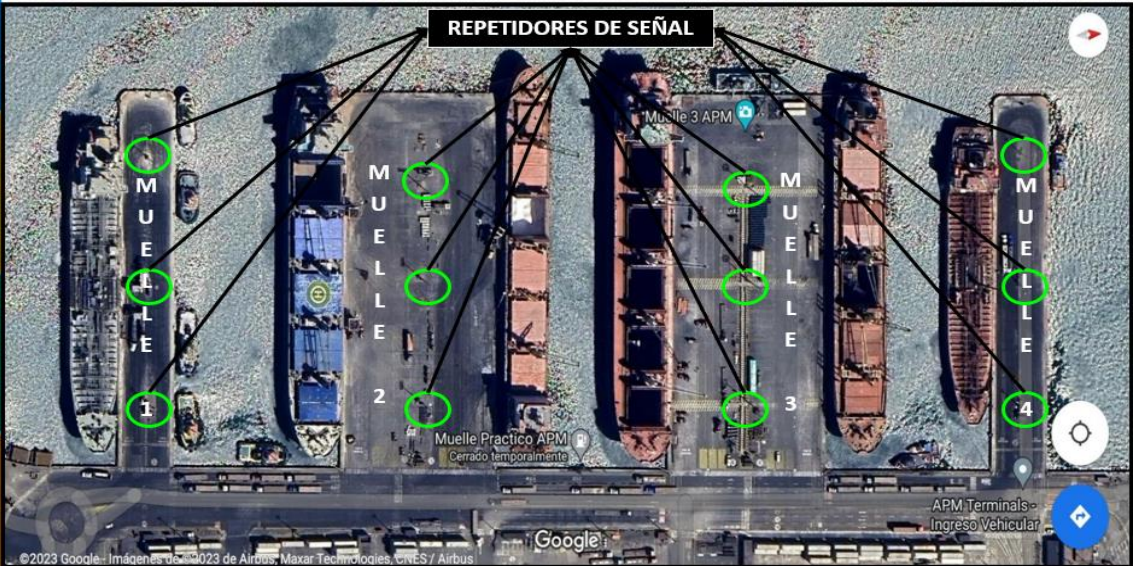
Debido al problema antes descrito, se generan casos en los que los transportistas, que ya recibieron la carga en una *zona de despacho*, deben trasladarse por las

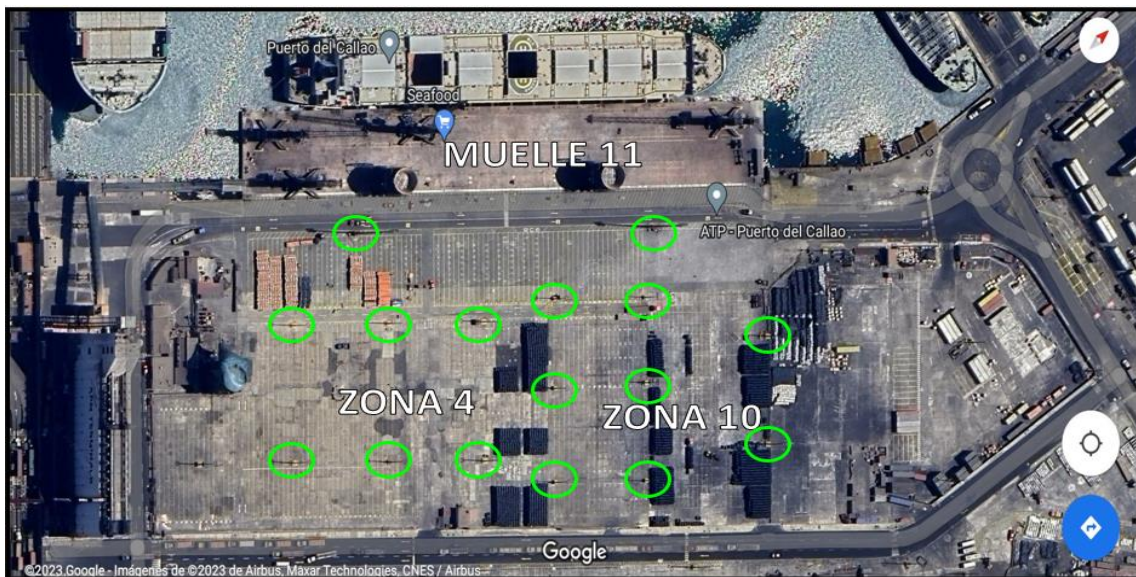
zonas de despacho donde están instaladas las casetas para los tarjadores, con el fin de poder encontrar a alguno de ellos, prolongándose el tiempo de permanencia de los transportistas dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y, además, generando el riesgo que la empresa APM Terminals Callao S.A. incumpla con su obligación referida a no exceder el tiempo promedio máximo de 30 minutos para la atención a los usuarios para el retiro de su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Asimismo, se ha constatado que la empresa APM Terminals Callao S.A. ha implementado repetidores de WiFi en el área operativa del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, los cuales permiten a los tarjadores, a través de los dispositivos electrónicos Handheld, a conectarse al sistema MOST (TOS).

Sin embargo, durante la realización del trabajo de campo en el referido Terminal Portuario, se ha constatado que de las nueve (09) zonas de despacho (muelle 11, muelle 1, muelle 2, muelle 3, muelle 4, zona 2, zona 4, zona 10 y zona ex comedor), solo seis (06) de esas zonas (muelle 11, muelle 1, muelle 2, muelle 3, muelle 4, zona 2 y zona 4) cuentan con puntos altos donde pueden colocarse los repetidores de Wifi, conforme se muestra en la Ilustración N°84.

Gráfico 84 Puntos donde puede colocarse los repetidores de WiFi implementados en las zonas de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.





Fuente: Tomas de campo propias.

Al respecto, durante el trabajo de campo realizado en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se ha constatado casos en los que los tarjadores de la empresa APM Terminals Callao S.A. no pueden realizar la tarja de la carga fraccionada despachada a los transportistas, debido a la falta de señal en los dispositivos electrónicos Handheld.

Ante la ocurrencia de estos casos, los tarjadores salen de su caseta y caminan por las zonas de despacho con el fin de que los dispositivos Handheld empiecen a recibir señal, llegando al punto de tener que posicionarse al lado de las torres donde se encuentran instalados los repetidores de Wifi, conforme se muestra a continuación en la Ilustración N°85.

Gráfico 85 Problemas en la tarja por falta de señal en los equipos electrónicos Handheld.



Fuente: Tomas de campo propias.

Asimismo, como resultado del análisis técnico de los dispositivos electrónicos Handheld usados por la empresa APM Terminals Callao S.A. para realizar la tarja, se ha realizado los hallazgos indicados a continuación:

- Soporte OMNII XT15 en proceso de discontinuación. – Todos los Handheld (marca Zebra modelo OMNII XT15) tienen aproximadamente 6 años y actualmente ya se encuentran discontinuados, conforme se muestra en Los Gráficos N°86 y 87.

Gráfico 86 Handheld marca Zebra con soporte OMNII XT15 usado por la empresa APM Terminals Callao S.A para realizar la tarja.



Fuente: Tomas de campo propias.

Gráfico 87 Soporte OMNII XT15 de Handheld marca Zebra descontinuado.

zebra.com/es/es/support-downloads/mobile-computers/handheld/omnii-xt15.html

Sala | Blog de Zebra | Carreras | Estados Unidos - Inglés

ZEBRA Soluciones Hardware Software Servicios Soporte y descargas Socios Search

SOPORTE OMNII XT15

Este producto de Zebra deja de existir. El software y los manuales que aparecen a continuación se proporcionan para su comodidad y la de asistencia técnica. Si necesita asistencia adicional, póngase en contacto con un [proveedor de servicios autorizado de Zebra](#).

Fecha de discontinuación del producto: **30 de junio, 2020**

Fecha de discontinuación del servicio y soporte: **31 de diciembre, 2026**

Excluyendo las configuraciones omnii XT15 de banda estrecha.

[Modelo De Reemplazo: MC9300](#)

Comprobación De Garantía Solicitar Una Reparación Comunidad De Apoyo

Fuente: Página web de la empresa Zebra Technology

- Sistema operativo desactualizado en los Handheld. – Sistema operativo Windows CE5, sistema operativo de los Handheld, el protocolo de autenticación se utiliza WPA2 128 AES., conforme se muestra en el Gráfico N°88.

Gráfico 88 Sistema operativo de Handheld desactualizado.

ADAPTABILITY GIVES YOU MORE

The Omnii XT15 is uniquely adaptive by design - combining extreme versatility with open innovation to deliver the flexibility you require to adapt as your business needs change. As the next evolution of the Omnii platform, the Omnii XT15 takes the best features of the Omnii XT10 and adds new functionality to create a device that gives mobile workers the greatest access to business applications - anytime, anywhere. With its certified IP67 and IP65 rating, the Omnii XT15 delivers reliable performance and unparalleled adaptability for the most demanding of environments and applications. Find out why Omnii XT15 is the ultimate supply chain handheld solution.

Technology made tough

The Omnii XT15 comes with the option of Windows® CE 6.0 or Windows® Embedded Handheld 6.5 operating systems, both of which integrate seamlessly to automate key processes and boost productivity in real-time. Plus, it is certified IP67 and IP65 so it will work wherever you take it.

Field-upgradeable adaptability

Omnii XT15 is always fit for purpose, so you can configure it the way you want and later bolt on what you need. This allows for future-proof flexibility as hardware can be reconfigured - and not replaced - saving your business up to 30% on lifetime total cost of ownership.

Optimized ergonomics

Ergonomics are crucial to ensuring mobile workers are efficient and effective on their jobs. The Omnii XT15 features a balanced construction that is perfectly weighted for comfort, practicality and Natural Task Support. Furthermore, Omnii XT15 is equipped with Kiosk Mode software and transfective touch screens that enable a friendly user interface.

Flexible wireless connectivity options

Only Zebra allows you to choose between cellular, Wi-Fi or Narrowband wireless connectivity, bringing you the most wireless options in one device. Support for 802.11a/b/g/n Wi-Fi provides compatibility with virtually any wireless LAN and plenty of bandwidth to support the modern graphical user interfaces of today's demanding applications. Narrowband support provides robust, affordable and secure wireless connectivity for simple data transactions in expansive outdoor areas such as seaports, rail yards, airports and expansive outdoor yards in manufacturing plants. And support for GSM/GPRS/EDGE and HSPA+ provides fast and reliable connectivity for field workers all around the world.

Real-world practicality

Zebra understands how to make mobile workers more productive in the harshest of environments and we have designed all elements of the Omnii XT15 to reflect that expertise. Built with the Texas Instruments® OMAP3 microprocessor and a designed Custom ASIC architecture, Omnii XT15 delivers industry leading performance and efficiency with an extended battery life of up to 20 hours. The 3.7 in. VGA color display allows for improved worker visibility and the 95db keypad beeper with vibration feedback is perfect for loud industrial environments.

PERFORMANCE CHARACTERISTICS

Audio	Integrated microphone and speaker; high volume 95dBA beeper; optional push-to-talk speaker; vibration feedback
Camera (optional)	3 Mega pixel, autofocus, 4X digital zoom, Dual LED flash, Video capable
GPS (optional)	SIRF III GPS Receiver
CPU	TI OMAP 3, 800 MHz
Operating System	Windows® CE 6.0; Windows® Embedded Handheld 6.5
Memory	512 MB RAM and 1GB Flash
Bundled Applications	Windows CE 6.0: Internet Explorer Embedded; Microsoft Wordpad Windows Embedded Handheld 6.5; Windows® Office Mobile 2010 (includes Word, Excel, PowerPoint, OneNote and SharePoint); Internet Explorer Mobile; Windows Office Outlook Mobile; Windows Media Player Mobile
Terminal Emulation	TekTerm; Wavelink
Additional	NetMotion Mobility XE VPN; Mobile Control

WIRELESS DATA COMMUNICATIONS

WLAN	IEEE 802.11a/b/g/n, CCX v4, 802.1X, WPA / WPA2-Enterprise & Shared Key, FAST-MSCHAPv2; LEAP; PEAPv0-MSCHAPv2; PEAPv1-GTC; TLS, 64/128 WEP, AESCCMP, TKIP
Narrowband* (optional)	UHF bands: 403 - 470 MHz Channel Spacing: 12.5 - 25 kHz RF power: 500 - 1,000mW; Transmission speed: 4.8/9.6 kbps @ 12.5 kHz, 9.6/19.2 kbps @ 25 kHz
WWAN (optional)	2.5G GSM/GPRS/EDGE radio, Quad-Band GSM: 850, 900, 1800, 1900 MHz; UMTS 3.8G HSPA+ radio, Five Band UMTS: 800/850, 900, 1900, 2100 MHz, Quad-Band GSM: 850, 900, 1800, 1900 MHz
WPAN	Bluetooth® V2.0 + EDR

REGULATORY

Worldwide Safety, EMC, RF, Laser approvals; CE Mark; E Mark (vehicle cradles); RoHS compliant; WEEE compliant; REACH compliant

WARRANTY

Subject to the terms of Zebra's hardware warranty statement, the Omnii XT15 is warranted against defects in workmanship and materials for a period of 1 (one) year from the date of shipment. For

Fuente: Página web de la empresa Zebra Technology

Adicionalmente, se ha constatado que se dan casos en los que los tarjadores de la empresa APM Terminals Callao S.A. comenten errores al registrar la cantidad y tipo de la carga despachada a los transportistas. Ante la ocurrencia de estos casos, el tarjador reporta lo ocurrido al gerente de turno (Shift Manager), quien se encarga de decidir qué medidas correctivas se realizarán para solucionar esta problemática, conforme se muestra a continuación en los Gráficos N°89, N°90, N°91, N°92, N°93 y N°94.

Gráfico 89 Autorización de retiro de carga fraccionada asociado al camión de placa B7B-910

1. Emisor (Nombre - Dirección - RUC)		2. Consignatario (Nombre - Dirección - RUC)	
Emisor: RASAN S.A. Dirección: AV. SAENZ PEÑA NRO. 1410 INT. A CALLAO 02 - CALLAO PSE - PERU RUC: 20252254651		Nombre: Corporacion Aceros Arequipa S.A. Dirección: Car. Panamericana Sur Nro. 241 Panamericana Sur Ica - PISCO - Paracas - PERU RUC: 20370146994	
3. Agente de Aduanas (Nombre - Dirección - RUC)		4. Número de Bill of Lading	
Nombre: Palacios & Asociados Agentes De Aduana S.A. Dirección: Jr. Lambayeque 210 2Do Piso Sta. Ma Rina - CALLAO 01 - Callao - PERU RUC: 20426107041		CHIA3TJCAL35	
6. Fecha de arribo		5. Número de Master BL	
2023-10-27 12:56:00		CHIA3TJCAL35	
8. Nombre de la Nave		7. Fecha de creación	
CHATHAM ISLAND /		2023-10-19 10:17:20	
10. Puerto de descarga		9. Código de visita	
PERU		23000820	
11. Ubicación en el muelle		12. Ubicación en el patio	
03B		M3B-A14	
13. Tipo de carga		14. Tipo de paquete	
BULK			
15. Peso bruto		16. Unidad de medida	
2477.725		0	
17. Cantidad de unidades		18. Peso bruto liberado por Aduanas (MT)	
826		2477.725	
19. Cantidad de unidades liberada por Aduanas (QTY)		20. Circunstancia	
826		PLANCHAS	
21. Modo de operación		22. Marcas de la carga	
Both Direct/Indirect		PLANCHAS	
23. Descripción de mercadería		24. Fecha de llegada de la carga	
GALVANIZED CORRUGATED STEEL SHEETS		2023-10-23 18:23:34	
25. Número de manifiesto		26. Ubigeo	
2023-02558		010101	
27. Ubicación de llegada de la carga		28. Canal	
Lima		Winston Valles Diaz VEP: B7B-910 D.E.X. 982 R. 0543298	
29. Liquidador		30. Documento de Aduana: DAM	
32. BL Hijo CHIA3TJCAL35		Documento de Aduana: DAM 18-2023-10-408331 JORGE ALBERTO BALAREZO LEON DNI: 99043344 COORDINADOR DE DESPACHO MARITIMO	
31. Documento de Aduana: Customs		32. BL Hijo	
Ref: 0543298		CHIA3TJCAL35	

Fuente: Agencia de Aduanas Palacios & Asociados S.A.

De la información mostrada precedentemente el Gráfico N°89, se tiene que con fecha 19 de octubre de 2023, la agencia de aduanas Palacios & Asociados S.A. generó, mediante el sistema MOST (TOS) del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, el Delivery Order N°2310204261070410067 para el despacho de carga fraccionada que fue descargada de la nave Chatham Island.

El Delivery Order antes mencionado contiene diversa información vinculada a, entre otros aspectos, la carga fraccionada a ser retirada. Para ser más exactos, el Delivery Order N°2310204261070410067 generado por la agencia de aduanas Palacios & Asociados S.A. señala que se retirarán 826 planchas. Asimismo, en el referido Delivery Order se registró al señor Winston Valles Diaz y al camión de placa B7B-910 (transportista) para realizar el retiro de las planchas.

La información descrita en el párrafo precedente se condice con lo señalado en el *Ticket de ingreso* N° 2310234251 que fue emitido por el operador de la balanza G2B de la *Zona de pesaje* de ingreso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, quien realizó el pesaje del camión en la fecha 2 de noviembre de 2023 02:59 horas, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°90.

Gráfico 90 Error en la tarja vinculada al despacho de carga fraccionada asignado al camión de placa B7B-910.

Fuente:
Agencia
de



Aduanas Palacios & Asociados S.A.

Conforme se muestra en la Ilustración precedente, el Ticket de ingreso N° 2310234251 señala que el señor Winston Valles Diaz y al camión de placa B7B-910 (transportista) fue asignado para el despacho de las planchas asociadas al Delivery Order N°2310204261070410067 que fue generado por la agencia de aduanas Palacios & Asociados S.A.

El mismo Ticket de ingreso N° 2310234251 muestra que el personal operativo de la empresa APM Terminals Callao S.A. registró haber despachado 11 rollos de alambón, en lugar de las planchas asociadas al Delivery Order N°2310204261070410067. Este error no fue percatado a tiempo por el tarjador de la empresa APM Terminals Callao S.A, quien registró en el sistema MOST (TOS) el despacho de los 11 rollos de alambón y luego colocó su firma y sello en el Ticket de ingreso N° 2310234251.

No obstante, luego de haber colocado su firma y sello en el referido Ticket de ingreso, el tarjador se percató que habían despachado al transportista una carga que no correspondía, toda vez que la carreta del camión de placa B7B-910 contenía los 11 rollos de alambón, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°91.

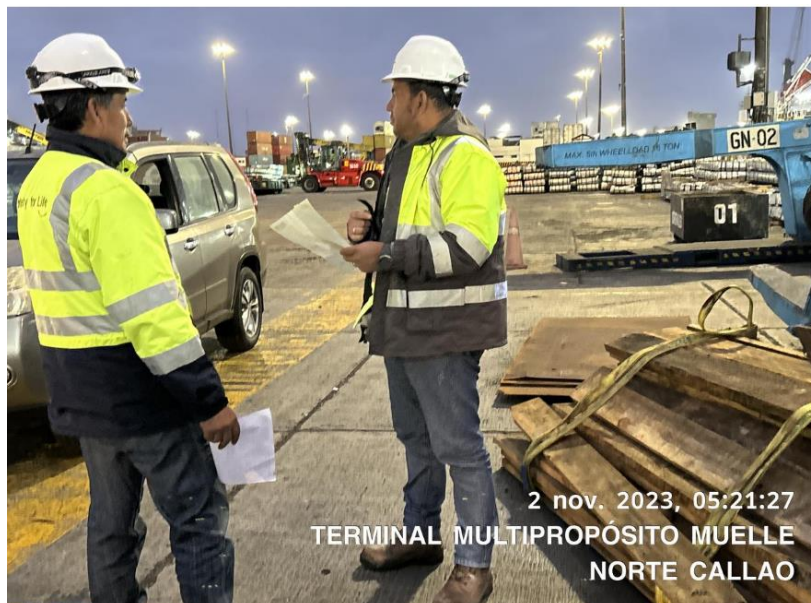
Gráfico 91 Error en la carga despachada al camión de placa B7B-910.



Fuente: Tomas de campo propias.

Luego de percatarse del error, el tarjador se comunicó con el personal encargado de la *Zona de despacho* y contactaron al gerente de turno (Shift Manager) para reportar lo ocurrido, conforme de se muestra a continuación en el Gráfico N°92.

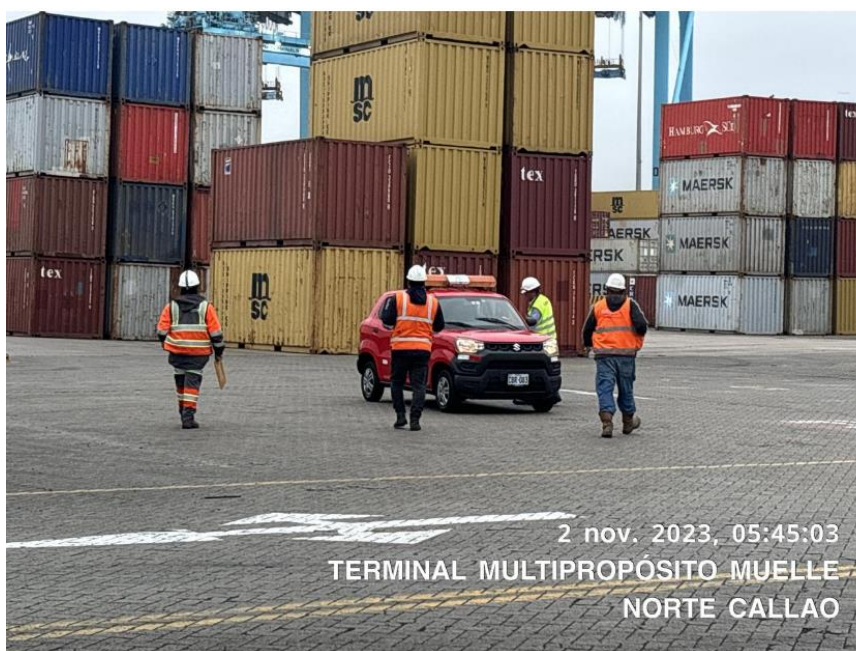
Gráfico 92 Coordinaciones entre el personal operativo de APM Terminals Callao S.A. debido al error en la tarja de la carga despachada al camión de placa B7B-910.



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez que el gerente de turno se acercó a la Zona de despacho y luego de realizar las coordinaciones con el personal involucrado en las problemáticas antes descritas, dispuso que el transportista, el Agente de Aduanas y el tarjador pasen por un examen toxicológico, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°93.

Gráfico 93 Transportista, Agente de Aduanas y personal de APM Terminals Callao S.A. dirigiéndose a realizar el examen toxicológico.



Fuente: Tomas de campo propias.

Una vez culminado el examen toxicológico, el gerente de turno realizó las coordinaciones con el agente de aduanas y se resolvió el error en la tarja y el transportista pudo salir de la *Zona de despacho* luego de 3 horas.

Resulta pertinente señalar que la problemática antes descrita no corresponde a un caso aislado, sino a hechos que ocurren de manera constante que ya han sido reportados por los transportistas y los Agentes de Aduana, que se han visto perjudicados por los errores en la tarja cometidos por el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A, a los representantes de su gremio, conforme se muestra a continuación en los Gráficos N°94 y 95.

Gráfico 94 Queja del gremio de transportistas por los perjuicios económicos generados por la empresa APM Terminals Callao S.A. debido a los errores en la tarja.

De: Julio Chalco <julio_chalco@hotmail.com>

Enviado el: miércoles, 1 de marzo de 2023 20:19

Para: Teodoro Agüero <taguero@apn.gob.pe>; Hanz Joel Vilcapoma Virrueta <hvilcapoma@ositrان.gob.pe>

CC: Carlos Rodolfo Molina Barrutia <cmolina@apn.gob.pe>; Manuel Gilberto Hinojosa Lopez <mhinojosa@apn.gob.pe>; tereza.campos@untcallao.com.pe; Cesar Bachet <transportesbachet@hotmail.com>; Hans Isai Aguirre Ccerare <haguirre@indecopi.gob.pe>

Asunto: Acciones abusivas y discriminatorias de AMPTC

Estimado TEODORO y HANS buenas noches,

Junto con saludarlos y por encargo de nuestra Presidente, Sra. TEREZA CAMPCO AYALA, adjuntamos más evidencias del maltrato sistemático de APMTC contra los microempresarios del transporte de carga pesada, hasta cuándo vamos a tener que soportar estos abusos y situaciones arbitrarias que son discriminatorias y atentan contra el derecho al trabajo y la integridad de las personas.

Como puede ser posible, que un problema generado por empleados de APMTC termine siendo culpa del transportista, tal cual lo señala el agraviado en la grabación adjunta, no contento con ello, someten a nuestro colega a pasar un examen toxicológico prácticamente en contra de su voluntad, es obvio que si no se somete a ello, las consecuencias terminan siendo peores, dejándolo sin mayor alternativa pues no le queda de otra, puesto que hacerse respetar tiene un precio, como el de ser sancionado arbitrariamente por 30 días o más.

Adicional a ello, quien le pagará a nuestro colega por las ocho (08) horas que ha perdido en el puerto ante una situación ajena a su responsabilidad ¿?, por otro lado, que sanción le ha aplicado APMTC al personal de tarja ante dicho error (digitó en su aplicativo una cantidad errónea) ¿?, el personal de tarja ha sido sometido al mismo examen toxicológico por el que paso nuestro colega ¿?.

Por favor, necesitamos un pronunciamiento al respecto de nuestras autoridades, pues debemos de parar con este tipo de atropellos, abusos y maltratos por parte de APMTC, asimismo, solicitamos que se indemnice las ocho (08) perdidas a razón de US\$ 50.00 por hora, que es lo que se cobra normalmente como adicional al servicio, la retención innecesaria de un conductor y su unidad tiene que ser meritorio de una sanción ejemplar y dineraria, pues las unidades no le pertenecen a APMTC sino a un microempresario, como bien saben la situación económica de hoy en día es muy adversar al transportista y no podemos darnos el lujo de perder tiempo ante la ineficiencia y arbitrariedades del concesionario portuario.

Sin otro particular de momento, quedamos a la espera de vuestra atención y pronta acción, por ser un tema de justicia.

Atentamente,

Julio Chalco G.
Director UNT Filial Callao

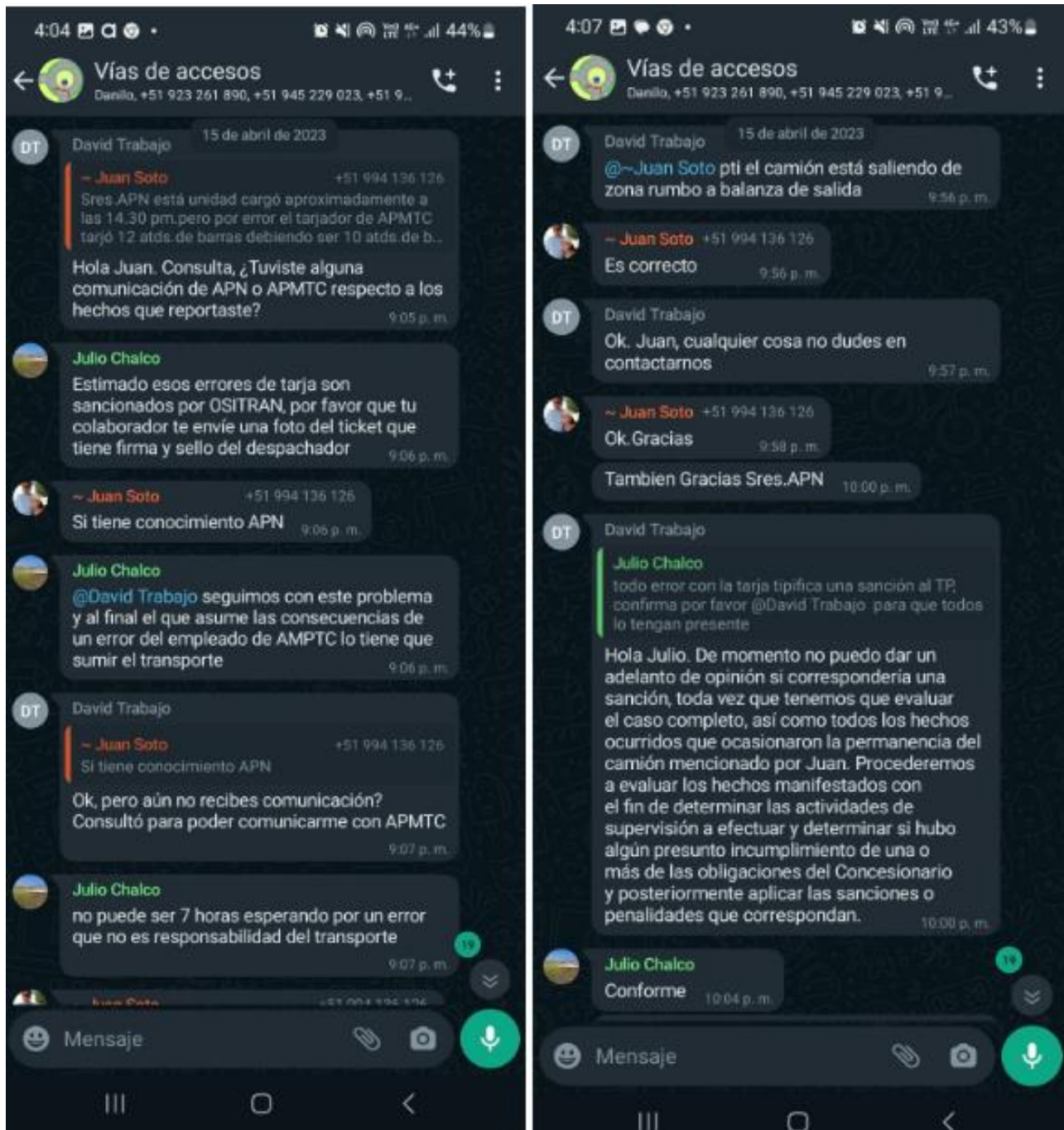
Fuente: Gremio de Transportistas UNT – Filial Callao.

Conforme se muestra en el Gráfico N°94, se tiene que mediante correo electrónico de fecha 1 de marzo de 2023, el director del gremio UNIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS – FILIAL CALLAO (UNT - Filial Callao) presentó su queja ante la Autoridad Portuaria Nacional por los perjuicios generados a sus agremiados debido a los errores en la tarja de la carga despachada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

En el referido correo electrónico, el director del gremio UNT - Filial Callao señala que cada vez que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. comete los errores en la tarja de la carga despachada, se atribuye la responsabilidad de dichos errores a los transportistas, a quienes incluso someten a pasar un examen toxicológico en contra de su voluntad.

Asimismo, el director del gremio UNT - Filial Callao precisó que debido a esta problemática causada por la empresa APM Terminals Callao S.A, sus agremiados permanecen hasta 8 horas dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo cual les genera perjuicios económicos por no poder completar el trabajo por el que se les contrató; dicho perjuicio económico ascendería a USD 50.00 por hora.

Gráfico 95 Queja del gremio de transportistas y Agente de Aduanas por los perjuicios económicos generados por la empresa APM Terminals Callao S.A. debido a los errores en la tarja.



Fuente: Tomas de campo propias.

Conforme se muestra en la Ilustración N°107, se tiene que mediante mensaje de Whatsapp de fecha 15 de abril de 2023 20:15 horas en el grupo denominado VIAS DE ACCESO, el representante de la agencia de aduanas Beagle reportó a la Autoridad Portuaria Nacional acerca de un problema en la tarja realizada por el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. Para ser más exactos, el tarjador registró una cantidad incorrecta de la carga fraccionada entregada a un transportista, lo cual, debido al procedimiento de seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A, el transportista se vio obligado a permanecer por más de 7 horas dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

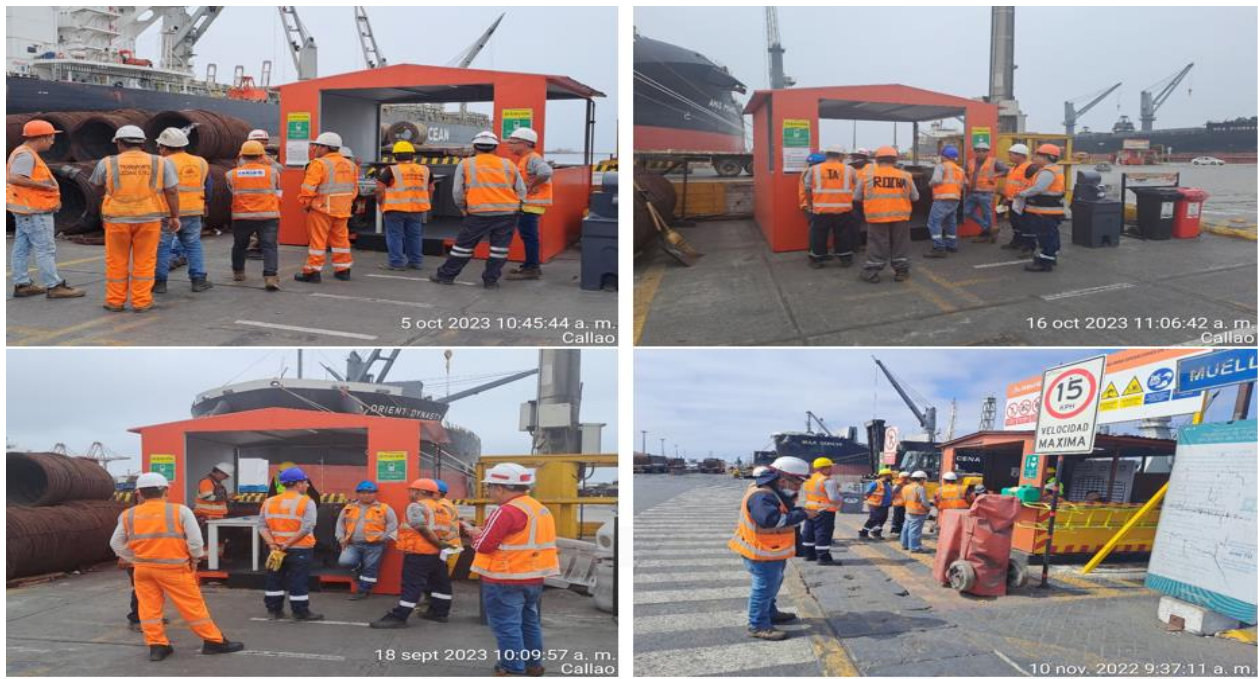
El problema antes mencionado fue abordado por el autor del presente trabajo de investigación, quien se comunicó con el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. con el fin de conocer el estado de dicho problema.

Al respecto, el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. manifestó que la demora en la atención del problema reportado obedecía a que el personal de TI no estaba disponible ese día por ser fin de semana. No obstante, realizaron las coordinaciones necesarias para que el personal de TI se encuentre operativo pueda abordar el problema en la cantidad de carga tarjado.

A las 21:56 horas de la misma fecha, el personal de TI de la empresa APM Terminals Callao S.A. corrigió el error de la tarja y autorizó al transportista para salir del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, hecho que fue corroborado por el representante de la agencia de aduanas Beagle

Debido a los problemas antes señalados, se generan casos en los que los transportistas se ven imposibilitados de salir de la Zona de despacho, prolongándose el tiempo de permanencia de los transportistas dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme se muestra a continuación en la Ilustración N°107.

Gráfico 96 Transportistas imposibilitados de salir de la zona de despacho por problemas en la tarja por falta de señal en los equipos electrónicos Handheld.



Fuente: Tomas de campo propias.

Al respecto, se debe tener en cuenta que mientras el tiempo de permanencia de los transportistas en la *Zona de despacho* se incrementa, la posibilidad que la empresa APM Terminals Callao S.A. incumpla con su obligación referida a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al tiempo de atención al usuario para el retiro de su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, será mayor, en cuyo caso la empresa APM Terminals Callao S.A. estará sujeta a las sanciones y/o penalidades correspondientes por parte de las autoridades competentes.

A partir de lo señalado precedentemente en la presente subsección, se puede concluir que este extremo del subproceso implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para ejecutar las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel no es óptimo

vi. En la Zona de trinca

Conforme al sustento descrito a partir del Gráfico N°30 y la subsección 5.7 de la sección VI del presente trabajo de investigación, se tiene que una vez que la empresa APM Terminals Callao S.A. entrega la carga sobre la carreta del camión y después de haber realizado la tarja de la carga entregada al transportista, este último se traslada a la Zona de trinca en donde realizar el aseguramiento de la carga sobre la carreta del camión, lo cual, demanda un determinado tiempo que para efectos de la medición de los Niveles de Servicio y Productividad aprobados por la Autoridad Portuaria Nacional, podrá ser descontado del tiempo acumulado desde que el transportista cruza el hito inicial de medición, es decir, la balanza de la Zona de pesaje de ingreso hasta que cruza el hito final de medición, es decir, la balanza de la Zona de pesaje de salida, siempre y cuando se encuentre debidamente acreditado.

Al respecto, durante la realización del trabajo de campo en el Terminal Portuario Multipropósito del Callao, se ha constatado que la empresa APM Terminals Callao S.A. no asigna personal en todas las zonas de trinca donde los transportistas realizan las actividades antes mencionadas y tampoco ha implementado algún sistema que le permita registrar y evidenciar el tiempo que le toma a los transportistas realizar el aseguramiento de la carga en la carreta de su camión, lo cual, imposibilita a la empresa APM Terminals Callao S.A. de acreditar la ocurrencia de estos hechos con la finalidad que el tiempo acumulado de la trinca en cada camión pueda ser deducido de la medición de los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al tiempo de atención al usuario para el retiro de su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y, en consecuencia, genera el riesgo de incumplir con el referido indicador sujeto a medición por parte del OSITRAN.

A partir de lo señalado precedentemente en la presente subsección, se puede concluir que este extremo del subproceso implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para ejecutar las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel no es óptimo.

vii. En la Zona de pesaje de salida

Conforme al sustento descrito a partir de los Gráficos N° 31 y 51 y las subsecciones 5.8 y 6.7 de la sección VI del presente trabajo de investigación, se tiene que el flujo del segundo pesaje se realiza de la siguiente manera:

- El transportista entrega el *Delivery Order* y el ticket de ingreso al personal de seguridad.
- El personal de seguridad se traslada a la caseta del balancero y entrega el *Delivery Order* y el ticket de ingreso.
- El balancero digita el número del ticket de ingreso y la placa del camión en el sistema Weighbridge.
- El balancero captura el peso de la báscula.
- El balancero imprime el ticket de salida y guarda la transacción.
- El balancero entrega el ticket de salida al personal de seguridad.
- El personal de seguridad se traslada hacia el transportista y entrega el ticket de salida.
- El transportista coloca su dedo en el dispositivo biométrico para levantar la tranquera y se retira del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Al respecto, con la finalidad de conocer el tiempo que le toma a la empresa APM Terminals Callao S.A. realizar la transacción en las balanzas de la Zona de pesaje de salida, a través de las actividades antes mencionadas, resulta necesario señalar los resultados obtenidos por la empresa BITACORA TECHNOLOGY SOLUTIONS S.A.C que fue contratada por la Autoridad Portuaria Nacional para realizar un trabajo de consultoría con la finalidad de determinar los tiempos de permanencia de los transportistas para el retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito, cuyo trabajo fue realizado dentro del período comprendido desde el 23 de marzo hasta el 24 de abril de 2023

En ese sentido, como resultado de la actividad antes realizada, se constató y registró que el tiempo de promedio de transacción en el segundo pesaje es de 6 minutos, con tiempos mínimos y máximos de transacción desde 5 minutos hasta 10 minutos respectivamente. Al respecto, es pertinente señalar que la información antes señalada se condice con.

Con base a la información antes señalada, se tiene que a la empresa APM Terminals Callao S.A. le toma en promedio 6 minutos para realizar la transacción del segundo pesaje, lo cual se debe a que el flujo del segundo pesaje requiere la participación de dos actores por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, es decir, el balancero que debe registrar la información contenida en el ticket de ingreso presentado por el transportista y el personal de seguridad que se encarga de contar la cantidad y tipo de carga entregada al camión, entregar al balancero la documentación presentada por el transportista y entregar al transportista el ticket de salida emitido por el balancero.

Al respecto, se observa que el tiempo que le toma a la empresa APM Terminals Callao S.A. para realizar la transacción del segundo pesaje podría reducirse considerablemente, pudiendo llegar a un tiempo de transacción promedio de hasta menos de 2 minutos, siempre y cuando la referida empresa ejecute, cuando menos, las siguientes medidas:

- Automatizar la validación de los documentos presentados por el transportista en las balanzas de la *Zona de pesaje de salida*.
- Colocar una pantalla con una interfaz táctil y un lector de códigos de barra en la parte externa de la caseta de la balanza, cerca de donde se encuentra el dispositivo de control biométrico y a la altura de la cabina del conductor.
- Aprovechar la ventaja que le ofrece el sistema MOST de comprimir la información del transportista (conductor y camión) en códigos de barra.
- Eliminar la revisión visual de la cantidad de carga entregada al camión, considerando que esta acción ya es realizada en la zona de despacho.

De esta manera, el conductor solo tendría que realizar las siguientes acciones, sin bajar del camión, para obtener el ticket de ingreso:

- Desde su dispositivo móvil (celular) colocar el código de barra adherido al *Delivery Order* al lector de códigos de barra, lo que permitirá a la empresa APM Terminals Callao S.A. escanear el *Delivery Order*.

- Luego, colocar su dedo en el lector biométrico, lo que permitirá que se registre automáticamente en los campos del sistema weighbridge la información correspondiente al ticket de ingreso y la placa del camión que previamente fue registrado en el sistema weighbridge.

Asimismo, se observa que al tener que registrar de forma manual la información del ticket de ingreso y la placa del camión, existe el riesgo de error humano por parte del balancero, lo cual se resolvería si la información antes mencionada es registrada automáticamente en los campos del sistema weighbridge.

Con el fin de acreditar lo señalado en los párrafos precedentes, se adjunta la Ilustración N° 109 que muestra los campos del sistema weighbridge que son completados manualmente por el balancero.

Gráfico 97 Campos del sistema weighbridge completados manualmente por el balancero de la empresa APM Terminals Callao S.A.

The screenshot displays the 'TSB Weighbridge Application - OUT GATE - v1.2.3.3' interface. The form is divided into several sections:

- SERVICE:** Includes fields for BL/DO, GR, GATE TICKET N (2310261953), SDO(RORO), TXN DATE (2023/12/8 22:7), and GATE NO (Balanza 2D). Buttons for RETRIEVE, CONFIRM, PRINT SLIP, CLEAR, and EXIT are present.
- WEIGHBRIDGE MEASUREMENT:** Features TRUCK NO (M2V735), DRIVER ID (15761009), and MT. A 'READ WEIGHT' button is located below these fields.
- TRANSACTION:** Contains TRANSACTION NO (BBTG2A.2023120800224), TRANSPORT COMPANY (Transporte Jaj E.I.R.L.), DRIVER NAME (LEONARDO FAVIO LA ROSA CANALES), LICENSE NO (Q15761009), DRIVER EXPIRY DATE (2023-12-31), and TRUCK EXPIRY DATE.
- LORRY:** Shows TRUCK NO (M2V735), QUANTITY (0), GROSS WEIGHT, TARE WEIGHT (17.540), and NET WEIGHT.
- CARGO INFORMATION:** Includes VESSEL CALL ID (23000955), COMMODITY (LINEAR ALKYL BENZEN), DELIVERY MODE (Both Direct/Indirect), IMDG/UNNO, CUSTOMS (RELEASE), CUSTOMS BALANCE (881.620), TERMINAL (HOLD), S/N, G/R, B/L (PNT2307HOUCLA09H), D/O (DO2312205233018110003), SD/O, G/T (2310261953), CARGO TYPE (LIQUID NON EDIBLE), TO LOCATION (OSC(H)), W/H LOCATION, EXT W/H ID (9998), SHIPPER, CONSIGNEE (Aris Industrial S.A.), and DAM No. (118-2023-10-456463).

Fuente: Tomas de campo propias.

A partir de lo señalado precedentemente en la presente subsección, se puede concluir que este extremo del subproceso implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para ejecutar las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel no es óptimo.

8 Impactos causados por los problemas identificados en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel

8.1 Impacto económico

Debido a los problemas identificados en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao se ven imposibilitados de retirar su carga en la fecha y hora programada por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

Al respecto, como resultado del trabajo de investigación, se identifican cuatro casos de perjuicio económico a los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao debido a los problemas antes señalados, los cuales se indican a continuación.

El primer caso de perjuicio a los usuarios corresponde a las compensaciones y/o bonos económicos que el consignatario o receptor de la carga debe pagar a los transportistas que cumplieron con presentarse al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao en la fecha y hora programada por la empresa APM Terminals Callao S.A. para el despacho de la carga fraccionada o la carga sólida a granel, pero deben permanecer por largas horas dentro de la primera zona que corresponde a la *Zona antepuerto* esperando a que el personal operativo y de seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A. autoricen su ingreso a los siguientes puntos de control hasta llegar a la *Zona de despacho* y retirar la carga de los usuarios dentro del período programado, en cuyos casos, los usuarios tendrían que pagar por cada transportista (conductor y camión), por lo menos, USD 50.00 por hora, de conformidad con lo señalado por el director del gremio UNT – Filial Callao.

El segundo caso de perjuicio a los usuarios corresponde a las compensaciones y/o bonos que el consignatario o receptor debe pagar a los transportistas que, debido a la problemática descrita en el caso anterior, permanecen haciendo su cola por largas horas en las vías de acceso externas con la finalidad de poder presentarse al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao en la fecha y hora programada por la empresa APM Terminals Callao S.A. para el despacho de la carga fraccionada, en cuyos casos, los usuarios tendrían que pagar por cada transportista (conductor y camión), por lo menos, USD 50.00 por hora, de conformidad con lo señalado por el director del gremio UNT – Filial Callao.

El tercer caso de perjuicio a los usuarios corresponde a los sobrecostos que incurre por retirar la carga fraccionada del Terminal Portuario multipropósito del puerto del Callao después del plazo de 3 días calendario de libre almacenamiento, teniendo que pagar el monto por día y/o fracción día, según lo establecido en el tarifario, a favor de la empresa APM Terminals Callao S.A, a pesar que los problemas identificados son causados única y exclusivamente por parte de la referida empresa, en cuyos casos, la empresa APM Terminals Callao S.A. cobra a los usuarios el servicio de uso de área operativa de la siguiente manera:

- durante el período comprendido desde el día 4 hasta el día 10 de almacenamiento, el precio asciende a USD 30.68 y la unidad de cobro es por tonelada;
- durante el período comprendido desde el día 11 hasta el día 20 de almacenamiento, el precio asciende a USD 3.42 y la unidad de cobro es por tonelada y por día o fracción del día;
- durante el período comprendido desde el día 21 hacia adelante, el precio asciende a USD 4.96 y la unidad de cobro es por tonelada y por día o fracción del día;

Al respecto, de la información que se ha podido recopilar, se ha constatado que los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao se ven perjudicados económicamente con altos sobrecostos a favor de la empresa APM Terminals Callao S.A, como es el caso de la empresa PRODAC S.A. que se vio perjudicada con sobrecostos a favor de la empresa APM Terminals Callao S.A. por el concepto tarifario de uso de área operativa por un monto que asciende a USD 73,312.00 (inc. IGV).

El cuarto caso de perjuicio a los usuarios corresponde a los sobrecostos que el consignatario o receptor de la carga incurre al tener que cancelar la logística contratada para recibir la carga en su local, como, por ejemplo, alquiler de montacarga (incluido el operador) y estibadores. Al respecto, si bien es cierto que estos sobrecostos pueden variar debido a diferentes factores, como, por ejemplo, el tonelaje de la carga a ser manipulada, con el fin de dar una idea respecto a estos sobrecostos, a continuación, se detalla una lista de costos por estibadores y por el alquiler de montacargas de capacidad de carga de 6 y 12 toneladas, conforme se muestra en el Cuadro N°8.

Cuadro 8 Costo logístico incurrido por consignatario y/o receptor para recibir la carga en su local.

Servicio	Tarifa (en USD)	Especificaciones
Estibadores	12.07	Por tonelada (mínimo USD 75.00)
Montacargas de 6 toneladas	55.00	Por hora o fracción de hora (mínimo 03 horas)
Montacargas de 12 toneladas	85.00	Por hora o fracción de hora (mínimo 03 horas)

Fuente: Tarifario de empresa Almacenes Forwarder S.A.C

El quinto caso de perjuicio económico a los usuarios corresponde al precio de venta que los clientes finales deben pagar por los productos manufacturados que usan como insumo la carga fraccionada y la carga sólida a granel que es importada y transferida a través del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao. Al respecto, según la última Encuesta Nacional Logística 2023 efectuada por la Asociación Peruana de Operadores Portuarios como parte del estudio que realiza dicha asociación con la finalidad de medir el costo logístico del país y analizar el desarrollo del sector portuario, señala que del precio de venta de un producto, el 16% es netamente costo logístico; y de este costo, el problema en el retiro, transporte y distribución de las mercancías por carretera es un componente relevante, de conformidad con la publicación efectuada por la referida asociación en la fecha 3 de octubre de 2023.

Aunado a ello, resulta pertinente señalar que, debido a los problemas identificados en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, los transportistas se ven obligados a extender su permanencia en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo cual también genera un impacto económico a la empresa APM Terminals Callao S.A. por las sanciones que el ente Regulador está facultado a imponerle por incumplir con sus obligaciones contractuales referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador del tiempo de atención a los usuarios para el retiro de su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, el cual, de acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión no debe exceder los 30 minutos en promedio trimestral.

Este indicador es medido desde que el transportista ingresa por la balanza de la zona de pesaje de ingreso hasta que sale por la balanza de la zona de pesaje de salida del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme a lo establecido en la Metodología de medición de los Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 034-2012-APN/DIR de fecha 2 de agosto de 2012.

Al respecto, resulta pertinente señalar que actualmente la autoridad encargada de supervisar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la empresa APM Terminals Callao S.A. en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se encuentra en ejecución del proceso administrativo sancionador contra la empresa APM Terminals Callao S.A. por no haber cumplido su obligación referida a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador del tiempo de atención a los usuarios para el retiro de su carga desde octubre de 2019 hasta septiembre de 2023, lo cual, ha generado un impacto económico a los usuarios del Terminal Norte Multipropósito del puerto del Callao por más de S/.20,000,000.00.

Asimismo, si bien es cierto que, como todo proceso administrativo, la empresa APM Terminals Callao S.A. tiene el derecho de presentar apelaciones e impugnaciones antes las partes correspondientes, el resultado obtenido en cada uno de los períodos de evaluación es

irreversible toda vez que los problemas identificados en el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel que son causados por los actos y omisiones de la empresa APM Terminals Callao S.A. no le han permitido cumplir con sus obligaciones contractuales referidas a cumplir los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador del tiempo de atención a los usuarios para el retiro de su carga.

Aunado a ello, se advierte que mientras la empresa APM Terminals Callao S.A. no adopte las medidas correctivas para resolver, por lo menos, los problemas identificados en el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel descritos en la subsección 8.3 del presente trabajo de investigación, no le será posible cumplir con el referido indicador en ninguno de los períodos de evaluación, por lo cual, seguirá sujeto a las sanciones y/o penalidades correspondientes por un monto similar o superior al perjuicio económico generado a los usuarios en cada período de evaluación, por los próximos 18 años hasta que culmine el plazo de la concesión del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

8.2 Impacto Medioambiental

De conformidad con los reportes estadísticos de la Autoridad Portuaria Nacional mostrados a partir del Gráfico N°4 y concordada con los reportes estadísticos de la empresa APM Terminals Callao S.A. mostrados a partir de los Gráficos N° 1, N°2 y N°3, el puerto del Callao es un centro de actividad comercial y logística que maneja cerca del 90% de carga que entra y sale por el Perú.

Sin embargo, esta actividad también tiene un impacto significativo en el medio ambiente, especialmente en términos de emisiones generadas por los camiones de carga; de hecho, el impacto ambiental causado por las emisiones de los camiones en el puerto del Callao es un tema relevante que ha sido objeto de estudios e investigaciones, como los que se indican a continuación.

El estudio de impacto ambiental semidetallado para el proyecto del Puerto del Callao, realizado por la Autoridad Portuaria Nacional, examinó en detalle los aspectos ambientales

relacionados con el puerto y las emisiones de camiones, señalando que las emisiones de los camiones en el puerto del Callao contribuyen a la contaminación del aire y al cambio climático.

Para ser más exactos, este estudio señala que las emisiones de los camiones incluyen gases de efecto invernadero como el dióxido de carbono (CO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas suspendidas, que contribuyen a la formación de smog y tienen impactos negativos en la salud humana y el medio ambiente; y además, contribuyen al calentamiento global y al cambio climático.

Además del estudio mencionado, otras fuentes también abordan el impacto ambiental de las emisiones de camiones en el puerto del Callao. Por ejemplo, un informe de la Superintendencia Nacional de Atención a la Industria y Comercio muestra que el transporte de carga por carretera es una de las principales fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero en el país.

Asimismo, en el informe publicado por la Universidad Nacional Agraria La Molina, se señala que las emisiones de los camiones en el puerto del Callao generan contaminación del aire, lo que afecta negativamente la calidad del aire y puede tener consecuencias para la salud.

Con base a lo señalado en los estudios antes mencionados, queda acreditado que las emisiones de los camiones en el puerto del Callao tienen un impacto significativo en el medio ambiente, contribuyendo a la contaminación del aire, el cambio climático y la calidad del aire.

Dado que las emisiones están relacionadas con el consumo total de combustible y teniendo que un camión que frena y arranca varias veces tiene un consumo mayor de combustible porque esa combustión inicial requiere más energía, por lo tanto, más combustible; debido a los altos tiempos de espera de los transportistas y Truck Turn Time, se genera alta concentración de gases

de combustión generado por los transportistas, tanto dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao como en las zonas aledañas.

Al respecto, resulta pertinente mencionar que el sector transporte de carga fue responsable de la emisión de 25,646,280 millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente en 2019, lo que representó aproximadamente el 21% del total de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en ese año.

De conformidad con los reportes estadísticos de la Autoridad Portuaria Nacional, en 2022 el sector del transporte terrestre movilizó 10.7 millones de toneladas de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, lo que representa el 72% de la carga general movilizada en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao nacional (Autoridad Portuaria Nacional, Reportes Estadísticos, 2022)

Ese mismo año, se realizaron 200,000 transacciones de camiones para el retiro de carga fraccionada y carga sólida a granel del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo que pone en evidencia que el sector transporte contribuye sustancialmente a la carga fraccionada y la carga sólida a granel sobre la salud resultante de la contaminación por material particulado. Adicionalmente, las actividades de transporte generan otros impactos como contaminación visual y otros efectos contaminantes.

Entre las fuentes de emisiones del sector de transporte, una de las mayores participaciones corresponde a los motores Diesel que transitan por carretera.

El Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao atiende aproximadamente de 1,300 camiones por día que retiran carga fraccionada y carga sólida a granel, esto genera una emisión de gases de efecto invernadero debido a la combustión de los motores de cuatro tiempos ciclo diésel.

De los principales impactos causados por el tránsito vehicular en la zona de estudio podemos nombrar la contaminación atmosférica, visual y riesgo de accidentes de tránsito, el cual impacta significativamente y en especial, los 6 barrios colindantes AA.HH Puerto Nuevo, Base Naval el Callao, Fortaleza Histórica del Real Felipe, Centro Turístico de la provincia, Barrio Frigorífico, Pasaje San Pedro y Urb. Chacaritas.

8.2.1. Contaminación atmosférica

Conforme a lo señalado por el Capitán Adrián Mini, la circulación vehicular es uno de los principales factores de emisión de gases a la atmósfera generados por los motores de combustión interna, los cuales pueden ser clasificados como sustancias tóxicas y gases de efecto invernadero. Estos gases se identifican como contaminantes primarios, ya que son emitidos directamente a la atmósfera, donde una vez presentes en la misma pueden reaccionar con otros gases y formar contaminantes secundarios.

Los contaminantes primarios son el monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOX), hidrocarburos, óxidos de azufre (SOX), material particulado y dióxido de carbono (CO₂).

Estos contaminantes emitidos pueden ser dañinos para las personas o para el medio ambiente en general.

Al respecto, Adrián Mini (2022) *Ordenamiento y control del tránsito portuario del puerto de Dock Sud*, señala que el principal aporte de Monóxido de Carbono (CO) a la tropósfera se obtiene de la combustión incompleta de combustibles fósiles, a través de la oxidación parcial del metano. EL CO es un gas incoloro, inodoro e insípido.

Los óxidos de nitrógeno son una mezcla de gases compuestos de nitrógeno y oxígeno. El monóxido de nitrógeno (NO) y el dióxido de nitrógeno (NO₂) constituyen dos de los óxidos de

nitrógeno más importantes toxicológicamente; no son inflamables y son incoloros a pardo en apariencia a temperatura ambiente.

Los **hidrocarburos** son sustancias que contienen hidrogeno y carbono. Dentro de los hidrocarburos existen el subgrupo denominado Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos (HAP's por sus siglas en ingles) que se forman durante la incineración incompleta de los combustibles a base de petróleo.

Con respecto al **Dióxidos de Azufre (SO₂)**, todos los combustibles fósiles contienen alguna fracción de compuestos azufrados. Durante los procesos de combustión estos generan dióxidos de azufre SO₂. Este compuesto es nocivo para las vías respiratorias y puede provocar enfermedades pulmonares.

El **dióxido de carbono (CO₂)** es un gas resultante de los procesos de combustión de un combustible, sea este sólido, líquido o gaseoso. Contribuye principalmente al aumento del efecto invernadero. Las peores situaciones se generan cuando se presenta una combinación de tráfico intenso y de calor sin viento; lo que genera una concentración de humos de tráfico perjudiciales para las personas.

Al **Material Particulado** se lo denomina con las siglas PM (por su abreviatura del inglés), y se los define como una mezcla de partículas sólidas y gotas líquidas que se presentan en el aire.

La mayoría de las partículas se forman en la atmosfera como resultado de reacciones complejas de químicos, como el dióxido de azufre y los óxidos de nitrógeno que son contaminantes emitidos por la combustión de automóviles y también industrias y centrales eléctricas.

De los tipos de motores de combustión interna podemos encontrar los motores a gasolina y a diésel. Cada tipo de motor genera distintas concentraciones de contaminantes:

Cuadro 9 Porcentaje de contaminantes para diferentes tipos de motor de combustión interna.

Contaminantes en %	Motor Gasolina	Motor Diesel
Monóxido de Carbono (CO)	6,0	0,2
Óxidos de Nitrógeno (NO _x)	0,45	0,35
Hidrocarburos	0,4	0,04
Dióxido de Azufre (SO ₂)	0,007	0,04
Material Particulado	0,05	0,3
Dióxido de Carbono (CO ₂)	14,0	12,0

Fuente: "Introducción a la química industrial"

Como se ve en el cuadro anterior según el tipo de motor, a diésel o gasolina, este va a emitir una cantidad de gases a la atmósfera, donde se pueden tomar como referencia diferentes parámetros de medición, generalmente se toma como parámetro la cantidad de gramos de CO₂ por kilómetro recorrido (g de CO₂/Km recorrido). La cantidad de gas generado por la combustión va a variar dependiendo del tipo de combustible, el tipo de vehículo y de la zona de tránsito urbana, rural o interurbano. A continuación, se enlistan la cantidad de gramos de CO₂ por kilómetro recorrido tomado en cuenta los parámetros antes nombrados, distinguiendo los tipos de vehículos.

Cuadro 10 Cantidad de gCO₂/km recorrido para distintos tipos de vehículos.

VEHÍCULO	TIPO		Emisiones en función del tipo de recorrido (g de CO ₂ /Km)		
	AUTOMÓVIL / CILINDRADA (l)	CAMION / TARA (t)	URBANO	RURAL	INTERURBANO
Automóvil Gasolina		<1.4 l	192,12	136,90	154,18
		1.4 - 2.01 l	232,78	159,65	170,99
		>2.01 l	310,19	191,85	217,95
Automóvil Diesel		<2 l	199,81	135,56	157,73
		>2 l	246,06	170,51	198,71
Camiones Diesel	Rígido	<=14t	539,70	394,98	490,73
		>14t	1103,49	717,04	663,01
	Articulado	<=34t	1011,06	646,96	579,96
		>34t	1506,13	947,43	791,44

Fuente: "Guía práctica para la emisión de gases de efecto invernadero"²

² chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcglclefindmkaj/https://www.caib.es/sacmicrofront/archivopub.do?ctrl=MCRST234ZI97531&id=97531

El tipo de recorrido urbano corresponde a una velocidad promedio de 30km/h, rural 60km/h e interurbana de 100 - 120km/h.

En el caso de la zona portuaria de Dock Sud debido a su actividad, en su mayoría el tránsito es de transporte de mercancías que utilizan el combustible Diesel y en una menor medida hay circulación de automóviles que utilizan ambos combustibles. En dicho puerto los primeros son los predominantes.

Tomando los datos recopilados en la presente investigación, teniendo en cuenta el arribo de las unidades de transporte por los distintos accesos a los distintos Polos de carga se puede conformar un cuadro con los datos anteriores y poder visualizar mejor el promedio de gases emitidos por los transportes de carga pesada.

Estos últimos van a ser considerados camiones del tipo articulados (>34t), ya que son normalmente los más utilizados para el transporte de carga general, incluyendo la carga fraccionada y la carga sólida a granel. El tipo de recorrido es urbano tomando como referencia no por la cercanía a las zonas urbanas, si no por la velocidad promedio a la que se circula en las vías de acceso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao de 30km/h.

Cuadro 11 Cantidad de gramos de CO2/km de recorrido urbano.

NODO	Promedio camiones/día (>34t)	Recorrido Urbano (1,506,13g CO2/km Aprox.)
Carga fraccionada y carga sólida a granel	1,330	2,003,152

Fuente: Cálculo propio en base a datos obtenidos.

Esto nos da como resultado que 1,330 camiones por día van a generar 2,003 kg de CO2/Km recorrido. ya que se aplica el coeficiente de 0,001 kg/gr de CO2.

Este número se obtiene de multiplicar la cantidad de camiones relevados por el factor de emisión considerado para camiones articulados con una capacidad de carga mayor a las 34 toneladas circulando a una velocidad promedio de 30km/hora.

$$\frac{1,330 \text{ camiones}}{\text{día}} * \frac{1,506.13 \text{ gramos de CO}_2}{\text{Km recorrido}} * \frac{0.001 \text{ kg de CO}_2}{\text{gramos de CO}_2} = \frac{2,003.15 \text{ kg de CO}_2}{\text{Km recorrido}}$$

La contaminación atmosférica producida por las unidades de transporte dentro del ejido portuario y sus accesos, sumado a la situación medio ambiental general del Puerto y los ejidos urbanos que lo rodean, debido a los problemas en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, nos llevan a la necesidad de implementar medidas para mitigar lo máximo posible dichos parámetros y que colaboren con la mejora de dicha condición medio ambiental.

8.2.2. Contaminación visual

La contaminación visual es todo aquello que afecta o perturba la visualización de una determinada zona o rompe la estética del paisaje. En el caso de la problemática que se está analizando las emisiones de gases excesivos puede generar una contaminación visual en la atmósfera, por la formación de smog, como también una contaminación lumínica durante la noche, por las luces de los vehículos.

8.2.3. Uso innecesario de recursos naturales escasos

La empresa APM Terminals Callao S.A. exige a los camioneros presentar la Orden de Entrega o Delivery Order (DO) impreso en una hoja A4, firmado y sellado por el representante (despachador) de la agencia de aduanas como condición para poder entregarles la carga en las zonas de despacho, a pesar que dicho DO es generado de manera digital por el despachador de la agencia de aduanas desde el sistema MOST del Terminal Portuario y dicho documento puede ser abierto desde cualquier dispositivo móvil (por ejemplo: celular) y puede ser validado a través de dispositivos con lectora de código de barras o código QR (por ejemplo: Tablet o hand held),

Debido a ello, tan solo para realizar el control antes mencionado por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, se genera el uso moderado e innecesario de papel tamaño A4 por parte de los usuarios, los cuales, por lo menos, deben usar 2 unidades de papel por cada camión que ingresa al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, dado que, conforme se ha evidenciado en la subsección 8.3, los usuarios deben tener más de una copia impresa de un Delivery Order en caso que el personal de seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A. que se encuentra ubicado en la Zona pre-balanza determine que la información registrada a mano

en el referido documento no es legible, en cuyo caso, obliga al transportista a retirarse del Terminal Portuario, imprimir una nueva copia del Delivery Order y registrar nuevamente a mano la información del agente de aduanas y del transportista, de la forma más legible que le sea posible.

De acuerdo con la información estadística que usa el OSITRAN para efectos de la medición de los Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al tiempo que le debe tomar a la empresa APM Terminals Callao S.A. para atender a los usuarios para retirar su carga, se tiene que, en los últimos 4 años, más de 900,000 transportistas ingresaron al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para retirar la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

En ese sentido, si consideramos la cantidad mínima de unidades de papel A4 que los usuarios deben usar por cada camión que ingresa al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se tiene que, durante dicho período, la empresa APM Terminals Callao S.A. obligó a los usuarios a usar innecesariamente 1,800,000 hojas A4, lo que equivale a 9 toneladas métricas de papel, es decir, 2.25 toneladas métricas de papel que se usa innecesariamente por año.

Es pertinente mencionar que el uso innecesario de papel A4 en Perú ha generado preocupación debido a su impacto ambiental y la cantidad de recursos naturales que se requieren para su producción. De hecho, de acuerdo con lo señalado en el estudio sobre *La fabricación de papel y su impacto ambiental* del Ministerio Ambiental (MINAM) señala que para fabricar 1 tonelada métrica de papel blanco es necesario consumir 100.000 litros de agua, el cual es un bien cada vez más escaso. Es decir, que, para la fabricación de los 2.25 toneladas de papel se consume, por lo menos, 225.000 litros de agua por año.

Asimismo, de conformidad con el artículo denominado *Impacto medioambiental del papel; Consumo y problemas de fabricación*, del autor Pau Seguí, se estima que para fabricar y distribuir 1 kg de papel se emiten aproximadamente 3.3 kg de CO2 equivalente. Es decir, que, para la producción y distribución de las 2.25 toneladas de papel se emite, por lo menos, 7.43 toneladas de CO2 equivalente por año.

Aunado a ello, el autor señala que por cada tonelada de papel fabricado se tala alrededor de 3.14 toneladas de árboles y se consume algo más de 0.5 toneladas equivalentes a petróleo. Es decir,

que, para la fabricación de los 2.25 toneladas de papel se tala más de 7 toneladas de árboles y se consume más de 1 tonelada de CO equivalente por año.

Con base a los datos obtenidos, se tiene que debido a la exigencia de la empresa APM Terminals Callao S.A. hacia los usuarios de usar innecesariamente 2.25 toneladas de papel por año, se usa innecesariamente los siguientes recursos naturales

Al respecto, el Ministerio del Ambiente (MINAM) ha destacado la importancia de reducir el consumo de papel y promover su uso responsable como parte de la estrategia de ecoeficiencia, debido a los problemas del ambiente que genera la fabricación del papel, como, por ejemplo, el efecto invernadero, cambio climático, las sequías, la deforestación, contaminación del agua, entre otros, una de estas medidas corresponde al aprovechamiento de la tecnología digital para almacenar y compartir documentos de manera electrónica, lo cual, desafortunadamente no viene siendo aplicado por la empresa APM Terminals Callao S.A.

En ese sentido, se tiene que los problemas identificados en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, genera perjuicios contra el medio ambiente.

8.3 Impacto a la salud y bienestar de las personas

Asimismo, dado que los transportistas deben extender su permanencia en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao llegando a esperar por largas horas que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A les entregue la carga fraccionada y la carga sólida a granel y, además, autorice su salida en los casos en los que por errores en la tarja impiden la salida del transportista , se generan casos en los que los conductores se ven en la necesidad de descansar, hidratarse, ingerir algún alimento y/o asearse.

Al respecto, resulta pertinente señalar que el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao no cuenta con zonas de descanso y tampoco cuenta con dispensadores de agua o alimentos en ninguna de las zonas utilizadas por los transportistas durante el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga a granel sólido.

Asimismo, si bien es cierto que los conductores están autorizados para bajar de su camión cuando se encuentran en la *Zona de despacho* y en la *Zona de trinca*, solo pueden hacerlo para

finde de las operaciones de tarja y el aseguramiento de carga. Tampoco pueden descansar dentro del camión, de conformidad con la *Directiva N° 027 Lineamientos para los conductores – retiro de carga fraccionada* elaborada por la empresa APM Terminals Callao S.A.

Aunado a ello, los transportistas tienen prohibido ingresar alimentos y/o bebidas al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

En el supuesto que algún transportista realice alguna de las actividades antes mencionadas, incumpliría con las normas internas de la empresa APM Terminals Callao S.A, en cuyo caso, el personal de seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A. procede a sancionarlos suspendiendo su ingreso al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao de manera definida e indefinida, de conformidad con el listado de sanciones del *Procedimiento de Sanciones a Infracciones cometidas por Clientes y Usuarios en general que realizan actividades dentro de APMTTC*, mostrado a continuación en el Cuadro N°12.

Cuadro 12 Listado de sanciones del Reglamento de Seguridad de APM Terminals Callao

SANCIONES PARA USUARIOS EN GENERAL		
Nº	CUADRO DE SANCIONES	DIAS
1	Acciones que potencialmente puedan producir una fatalidad	Indefinido
2	Acciones delictivas en cualquiera de sus formas	Indefinido
3	Infringir normas internas de APMTTC	30
4	Acciones de contaminación en cualquiera de sus formas	30
5	Faltamiento de respeto al personal de APMTTC	30
6	No cumplimiento de las 10 reglas de oro de Seguridad APMTTC	30
7	Acciones inseguras	30
8	Ingreso con personal no autorizado	30
9	Negarse al examen o salir Positivo en examen alcohótest y toxicológico	Indefinido
10	Fumar en el terminal	15
11	Infracciones relacionadas a reglas de tránsito	15
12	Infracciones al cumplimiento de identificación y revisión de unidad	15
13	Infracción a las reglas de urbanidad	7

Fuente: Página web de APM Terminals Callao S.A.

Debido a ello, se tiene que la empresa APM Terminals Callao S.A. tienen a los conductores imposibilitados para descansar, hidratarse, ingerir algún alimento y/o asearse mientras esperan por extenuantes horas a que la empresa APM Terminals Callao S.A. les entregue la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

Al respecto, el trabajo de investigación de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) referido a la *Seguridad en la operación del transporte de carga carretera*, advierte acerca de un factor de riesgo que puede representar para el conductor iniciar un período de conducción tras una operación de entrega de la carga en el camión debido al cansancio acumulado del esfuerzo físico producido durante dicha operación. En ese sentido, la CEPAL recomienda a los transportistas realizar una interrupción del trabajo en función al esfuerzo realizado, antes de iniciar el viaje.

Con base a los hechos antes descritos, se tiene que los transportistas se ven perjudicados al no poder descansar, asearse e ingerir alimentos, lo cual afecta su salud por el esfuerzo físico y mental causado por el cansancio acumulado, generando riesgos de accidentes fatales, como, por ejemplo, el accidente ocurrido en la madrugada del 21 de abril del 2022, fecha en la que un transportista falleció dentro del Terminal Portuario Multipropósito al caer al lado mar mientras se trasladaba desde la Zona de despacho hacia la Zona de pesaje de salida.³

Asimismo, en el informe la empresa consultora contratada por la Autoridad Portuaria Nacional para llevar a cabo el servicio de *relevamiento de información de campo respecto a la seguridad en las zonas de acceso a los Terminales Portuarios, identificación de los principales problemas, causas asociadas y propuesta de oportunidades de mejora para reducir la congestión vehicular y la falta de seguridad en el acceso a los Terminales Portuarios del Callao*, señaló que una de las causas del problema de inseguridad en el puerto del Callao corresponde a los altos tiempos de espera de los transportistas en las zonas de acceso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, volviendo vulnerables a los transportistas a los robos en las referidas zonas.

³infobae.com/america/peru/2022/04/21/accidente-en-callao-trailer-con-mercaderia-cayo-al-mar-y-chofer-fallecio-ahogado/

Al respecto, resulta pertinente señalar que la situación descrita en el referido informe no ha cambiado, toda vez que los transportistas continúan reportando casos de robos en las vías de acceso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°98.

Gráfico 98 Transportistas reportan robos en las vías de acceso del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.



Fuente: Gremio de Transportistas UNT Callao.

En ese sentido, se tiene que los problemas identificados en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, genera perjuicios contra la salud y bienestar de las personas, principalmente de los transportistas.

8.4 Impacto social

Asimismo, dado que los transportistas deben permanecer por largas horas en las vías de acceso esperando poder ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se generan casos en los que el tránsito vehicular en las vías y áreas públicas se ve obstaculizado, lo cual ha sido observado por la Municipalidad Provincial del Callao, conforme se muestra a continuación en el Gráfico N°100.

Gráfico 100 Notificación de Infracción emitida por la Municipalidad Provincial del Callao contra la empresa APM Terminals Callao S.A.

OBS. Al momento de la inspección se constata Tráilers obstaculizando el libre tránsito vehicular, de cual hace falta para el ingreso a la empresa APM Terminal. (Av. Argentina; Ovalo Garibaldi; Av. 2 de Mayo) Girón Raygada; Girón Manco Cápac.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO

NOTIFICACIÓN DE INFRACCIÓN

5 DIAS HABILDES PARA FORMULAR SU DESCARGO

ORDENANZA N° 000010-2007

ORDENANZA N° 000048-2008

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL (Del infractor)

APM Terminals Callao S.A

DOMICILIO FISCAL O REAL

Av. Contracepitante Raygada N° 111. Callao

ACTIVIDAD ECONÓMICA

Servicio Portuario / Terminal Portuario / Depósito temporal

LUGAR DE LA INFRACCIÓN

Av. Contracepitante Raygada N° 111. Callao

HORA

10:35 A.M.

VEHICULO MENOR () MAYOR ()

PLACA	MARCA	COLOR (ES)	OTROS

CATEG.	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN
5	02-014	Por permitir que las unidades vehiculares de la empresa o Terceros que presten servicios o actividades Aereas, Conexas o Complementarias para el establecimiento e instalación de Vehículo en el frente del local; vía pública, ítem Municipal y/o áreas públicas y/o Obstrucción el libre tránsito vehicular.

CITACIÓN PARA ESCLARECIMIENTO DEL HECHO O DESCARGO

Gerencia: FISCALIZACIÓN ADMINISTRATIVA

Fecha: - / - / - Hora: -

Funcionario: JR. PEDRO RUIZ GALLO 162

Callao

FECHA

13 16 2023

FISCALIZADOR / NOTIFICADOR

Kully S. Chuyahuanga Baigulipo 7737687

IMPORTANTE:

De Conformidad a lo establecido en el Artículo 19° de la Ordenanza N° 000010-2007, los infractores que opten por la cancelación de la notificación de infracción podrán acogerse al siguiente beneficio: Descuento del 75 % sobre el valor de la infracción.

DATOS DE LA PERSONA NOTIFICADA	DNI / RUC	FIRMA
JOSÉ ALONSO LOZANO LOZANO GERENTE LEGAL DE PORTOS	71335202	

Fuente: Municipalidad Provincial del Callao.

Conforme se muestra en el Gráfico N°100, mediante Notificación de Infracción N°166209, la Municipalidad Provincial del Callao tipificó la infracción cometida por la empresa APM Terminals Callao S.A. por permitir que los transportistas ubicados en las vías de acceso del Terminal Portuario Multipropósito (Avenida Argentina, Avenida 2 de Mayo, Ovalo Garibaldi, Girón Raygada y Girón Manco Cápac) obstaculicen el tránsito vehicular en las vías y áreas públicas.

Al respecto, resulta pertinente señalar que, la empresa APM Terminals Callao S.A. ha derivado a las autoridades competentes la referida notificación de la Municipalidad de la Provincia del Callao, toda vez que existiría el riesgo que el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao S.A. sea clausurado temporalmente por parte de la Municipalidad de la Provincia del Callao debido a la infracción cometida por la empresa APM Terminals Callao S.A, lo cual, de ejecutarse, generaría un grave perjuicio a la cadena logística del país y la competitividad del comercio exterior con la consecuente afectación a todos los usuarios que mueven su carga en el puerto del Callao, a través del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

8.3. Objetivos de Desarrollo Sostenible

El 25 de septiembre de 2015, más de 150 jefes de Estado y de Gobierno se reunieron en la histórica Cumbre del Desarrollo Sostenible realizada en Nueva York, en la que aprobaron la Agenda 2030, acordando los 17 objetivos de desarrollo sostenible, también llamados ODS. Los mismos son de aplicación universal desde el 1 de enero de 2016, y rigen los esfuerzos de los países para lograr un mundo sostenible para el año 2030.

Los ODS se pueden resumir en la siguiente frase: “Desterrar el hambre y la pobreza del mundo, combatiendo la desigualdad y la injusticia, y protegiendo el planeta”.

Los ODS tienen la singularidad de instar a todos los países, ya sean ricos, pobres o de ingresos medianos, a adoptar medidas para promover la prosperidad al tiempo que protegen el planeta. Reconocen que las iniciativas para acabar con la pobreza deben ir de la mano de estrategias que favorezcan el crecimiento económico y aborden una serie de necesidades sociales, entre las que cabe señalar la educación, la salud, la protección social y las oportunidades de empleo, a la vez que luchan contra el cambio climático y promueven la protección del medio ambiente.

A pesar de que los ODS no son jurídicamente obligatorios, los países y las empresas tienen la responsabilidad primordial de alinear su gestión a los ODS y del seguimiento y examen de los progresos conseguidos en el cumplimiento de los objetivos.

Los ODS tienen 17 Objetivos los cuales incluyen 169 metas a cumplir para el año 2030, son los indicados a continuación.

Gráfico 101 Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible.



Fuente: www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/

Además, el **Programa Mundial de Sostenibilidad en Puertos (WPSP)** considera a los 17 ODS como una simple e indivisible orientación para el desarrollo sostenible de los puertos. El **WPSP** implementa los ODS a través de 5 focos, cada uno de los cuales cubre un listado de potenciales tópicos.

Dichos focos son:

1-Clima y Energía

Los puertos suscriben al Acuerdo de París, el cual tiene como objetivo mantener por debajo de 2°C el calentamiento global. La comunidad portuaria puede colaborar en refinar y desarrollar herramientas para facilitar la reducción de las emisiones de CO₂ de los barcos, del puerto y de las operaciones terrestres. Además, pueden tomar iniciativas para permitir la transición energética, mejorar la calidad de aire y estimular la economía circular.

2-Alcance comunitario y diálogo Puerto – Ciudad

Los actores de la comunidad portuaria pueden desarrollar sinergias para resolver problemas colectivos dentro y fuera del área portuaria, como cuellos de botella en el interior, capacitación y educación, IT, marketing y promoción e innovación. Asimismo, los puertos pueden poner esfuerzos en el dialogo con las partes interesadas de la comunidad para ofrecer servicios cruzados que contribuyan a la resiliencia y al atractivo de las ciudades portuarias.

3-Gobernanza y ética

Los principios de buena gobernanza corporativa se están introduciendo con mayor empeño a toda la comunidad portuaria y deberían ser alentados a defender altos estándares de ética y transparencia.

4-Infraestructura Resiliente

La infraestructura portuaria debe anticipar demandas de transporte marítimo y logística terrestre, y ser resilientes a los cambios en las condiciones climáticas y meteorológicas y desarrollarse en armonía con las comunidades locales y la naturaleza.

5-Seguridad y Protección

Los puertos tienen deberes y responsabilidades de regulación relativas a garantizar la seguridad de las operaciones de buques y carga dentro del puerto; la aplicación de leyes y regulaciones aplicables, que, con el avance del terrorismo global y la digitalización, los problemas de protección han tomado una nueva dimensión.

El Consorcio del Puerto de Dock Sud, en el año 2021, luego de un proceso de 8 meses de capacitación y trabajo en equipo, obtuvo la certificación en las ODS a través de CIFAL Argentina (Centro Internacional para la Formación de Autoridades Lideres), quien es la entidad de las Naciones Unidas especializada en el asesoramiento, capacitación y formación para la aplicación práctica de los acuerdos y políticas del organismo.

En dicho proceso de certificación el CGPDS priorizó el enfoque de sus recursos en los siguientes objetivos seleccionados:

En dicho proceso de certificación el CGPDS priorizó el enfoque de sus recursos en los siguientes objetivos seleccionados:



5. Género



6. Agua limpia



7. Energía asequible y No-Contaminante



8. Industria innovación e Infraestructura



12. Producción y consumo responsables



13. Acción por el clima



16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas

Relacionando dichos objetivos con esta etapa de investigación, se arriba a la conclusión que la optimización del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao está relacionada con los ODS indicados a continuación:



3. Salud y bienestar.



7. Energía asequible y No-Contaminante



9. Industria innovación e Infraestructura



12. Producción y consumo responsable.



13. Acción por el clima



15. Vida de ecosistemas terrestres



17. Alianzas para lograr los objetivos

Y dependiendo del Plan de mejora a plantear, podría impactar en otros de los objetivos certificados y comprometidos a trabajar en el tiempo.

En el Objetivo 3 impacta ya que, de acuerdo con el estudio realizado en lo relacionado con la contaminación ambiental, el tema del consumo de combustibles de los camiones que avanzan de forma lenta en las zonas internas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto, así como en las vías de acceso sumado a las largas y extenuantes horas que los conductores deben permanecer dentro del camión para poder ser atendidos por la empresa APM Terminals Callao S.A. y la reducción estos al optimizar al proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, impacta positivamente en este objetivo, y será parte del plan de mejora en lo relacionado a lo medio ambiental.

En el Objetivo 7 impacta ya que, de acuerdo con el estudio realizado en lo relacionado con la contaminación ambiental, el tema del consumo de combustibles de los camiones que avanzan de forma lenta en las zonas internas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto, así como en las vías de acceso para poder ser atendidos por la empresa APM Terminals Callao S.A. y la reducción del consumo de estos al optimizar al proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, impacta positivamente en este objetivo, y será parte del plan de mejora en lo relacionado a lo medio ambiental.

El Objetivo 9 impacta ya que, de acuerdo con el estudio realizado en lo relacionado al proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, al implementarse un sistema de gestión de accesos en la Zona Antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito, habilitar el módulo de citas del sistema MOST, actualizar el sistema operativo de los equipos electrónicos Handheld y adquirir dispositivos electrónicos de lectura de códigos de barra y validación de huella dactilar, permitirá modernizar la infraestructura y adoptar tecnologías, recursos y procesos con mayor eficacia para que el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao sea sostenible.

En el Objetivo 12 impacta ya que, de acuerdo con el estudio realizado en lo relacionado con la contaminación ambiental, el tema referido al uso de recursos naturales escasos que se realiza a través de la deforestación de toneladas de árboles y el consumo cientos de miles de litros de agua por año para imprimir toneladas de papel que sirven única y exclusivamente para que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. realice una revisión visual de la información impresa en dichas hojas de papel para luego ser desecharlos y el cambio de este subproceso para realizar revisiones automatizadas en documentos digitales a través de dispositivos electrónicos, impacta positivamente en este objetivo al coadyuvar en la gestión sostenible y el uso eficiente de los recursos naturales que a su vez permite la producción y consumo responsables por parte de todas las empresas peruanas que utilizan el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para importar la carga fraccionada y carga sólida a granel en el país.

El Objetivo 13 está relacionado directamente con todo el impacto ambiental del flujo de tráfico de los camiones dentro del ejido portuario y sobre la comunidad que en él habita y al uso innecesario de recursos naturales como el agua y los árboles que son escasos para generar las toneladas de papel por año para imprimir documentos físicos sujetos a revisiones visuales para luego ser desechados, generado debido a los problemas identificados en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, conforme a lo desarrollado en la subsección en el punto 8.4 de la presente investigación.

Al respecto, resulta pertinente señalar que la identificación de los problemas, el impacto de medioambiental generado por estos y las recomendaciones propuestas en el presente trabajo de investigación pueden coadyuvar a la lucha contra el cambio climático que la empresa matriz de

APM Terminals viene ejecutando como parte de su plan ambicioso de descarbonizar para el 2040 la logística portuaria en todos los puertos donde opera, incluyendo a sus clientes, proveedores y socios con la finalidad de luchar y superar la crisis climática mientras se crean oportunidades para un crecimiento verde e inclusivo que respalde, entre otros aspectos, el objetivo 13 de los ODS de la ONU, de conformidad con lo manifestado por Keith Svendsen, COO de la empresa matriz APM Terminals, en el blog titulado “Descarbonizing port Logistics – the time is now!” de fecha 7 de diciembre de 2021 y actualizado en septiembre de 2023.

En el Objetivo 15 impacta ya que, de acuerdo con el estudio realizado en lo relacionado con la contaminación ambiental, el tema del consumo innecesario de toneladas de papel y cientos de miles de litros de agua por año para imprimir documentos físicos sujetos a revisiones visuales para luego ser desechados y el cambio de este subproceso para realizar revisiones automatizadas en documentos digitales a través de dispositivos electrónicos, impacta positivamente en este objetivo al reducirse por año la tala de más de 7 toneladas de árboles y el consumo de más de 225.000 litros de agua y más 1 tonelada de CO equivalente aproximadamente, y será parte del plan de mejora en lo relacionado a la vida de ecosistemas terrestres y a lo medio ambiental.

El Objetivo 17 está relacionado directamente con el presente trabajo de investigación mediante el cual se abordaron las causales de los problemas que vienen ocurriendo en el proceso implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. para el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, cada uno de los cuales deben ser resueltos, usando, cuando menos, las recomendaciones brindadas por el autor del presente trabajo de investigación, con la finalidad de permitir a la empresa APM Terminals Callao S.A. optimizar el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, lo que, a su vez, permitirá a la Comunidad Portuaria del puerto del Callao, cuya adhesión formal viene siendo promovida por, entre otros actores, sus miembros iniciales conformados por la Asociación Peruana de Operadores Portuarios (ASPPOR), APM Terminals Callao S.A., DP World Callao S.R.L, Transportadora Callao S.A, la Asociación Marítima del Perú (ASMARPE) y la Asociación de Agentes Marítimas del Perú (APAM), estar un paso más cerca de alcanzar la eficiencia y competitividad de la cadena logística del 90% del comercio exterior del país que se mueve a través del puerto del Callao en beneficio de los usuarios, siendo este la meta inicial para luego replicar el modelo de Comunidad Portuaria en los demás puertos del país,

lo cual permitirá que la cadena logística del comercio exterior que opera en el Perú pueda estar totalmente integrada y ser un interlocutor válido ante las autoridades nacionales e internacionales y ante la comunidad en general.

9. CONCLUSIONES

Durante el desarrollo del presente trabajo de monografía, se ha presentado la situación actual de cada una de las actividades administrativas y operativas que se realizan en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao como parte del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, la cual es abordada en la subsección 8.2 del presente trabajo de investigación.

Esto ha permitido identificar los problemas que vienen ocurriendo en el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel y en cada una de las zonas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao causados por los actos y omisiones por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de planificar, ejecutar y controlar las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, cada uno de los cuales han sido abordados en la subsección 8.3 del presente trabajo de investigación y corresponden a lo siguiente:

1. La empresa APM Terminals Callao S.A. no ha optado por habilitar el módulo de cutas (sistema de citas) integrado al sistema TOS MOST que implementó para gestionar las operaciones vinculadas a la carga general, incluyendo las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.
2. La empresa APM Terminals Callao S.A. ha optado por implementar un método de coordinación y programación de las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel a través del correo electrónico y chats de WhatsApp, lo cual tiene un problema de efectividad debido a los errores de factor humano que vienen ocurriendo por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. encargado de

- 2.1. Planificar las operaciones de despacho a partir de una fecha y hora determinada y asignar los recursos y maquinaria necesarios en cada una de las zonas de despacho donde los usuarios retirarán su carga.
 - 2.2. Dar seguimiento y coordinar internamente la autorización de ingreso de los transportistas a la zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.
 - 2.3. Comunicar a los usuarios de manera veraz y oportuna acerca de la programación, así como de los cambios y/o reprogramación de las operaciones de despacho de un determinado usuario.
3. El Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao no cuenta con un sistema de gestión de accesos que permita a la empresa APM Terminals Callao S.A. realizar las siguientes actividades:
- 3.1. Registrar la información de los transportistas (conductor y camión) que ingresan al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.
 - 3.2. Revisar y validar la documentación (Delivery Order, permiso de conducir y pase) presentada por los transportistas que intentan ingresar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.
 - 3.3. Constatar y registrar el momento (hora y fecha) en el que algún transportista ingresa al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.
4. El traslado de los transportistas ubicados en la zona Antepuerto hacia los siguientes puntos de control se ve obstaculizado por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. que no cumple con todas las seis (06) condiciones de coordinación interna para autorizar el ingreso de los transportistas a la zona de despacho donde le entregarán la carga de los usuarios. Para ser más exactos,
- 4.1. Se dan casos en los que se cumple la primera condición de coordinación por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. ubicado en las Zonas de Despacho, pero que, al no cumplirse con las otras cinco condiciones de coordinación, los transportistas que se encuentran en la Zona Antepuerto se ven imposibilitados de poder trasladarse a los siguientes puntos de control hasta llegar a la Zona de despacho correspondiente; asimismo,
 - 4.2. Se dan casos en los que no se cumple la primera condición de coordinación por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. ubicado en las Zonas de Despacho, imposibilitando al personal ubicado en la Zona de pesaje de ingreso y en la Zona Antepuerto

permitir el traslado de los transportistas que se encuentran esperando en la Zona Antepuerto.

5. La empresa APM Terminals Callao S.A. obliga a los usuarios a imprimir una copia del *Delivery Order* y registrar de forma manual los datos del transportista (conductor y camión), así como los datos del Agente de Aduanas, incluyendo su firma, rúbrica y huella dactilar, pese a que dicha información ya ha sido registrada y asociada por los usuarios en el *Delivery Order* a través del sistema MOST, con la finalidad de que el personal de seguridad ubicado en la zona pre balanza del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao pueda realizar la revisión visual de la información contenida en dicho documento y, posteriormente, en caso determine que la información registrada a mano es legible, autorizar a los transportistas trasladarse al siguiente punto de control.

Debido a ello, se dan casos en los que el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. impide que los transportistas ubicados en la *Zona de pre-balanza* ingresen a la siguiente zona, es decir, a la *Zona de pesaje de ingreso*, debido a que el referido personal determina que la firma y/o rúbrica y/o huella dactilar y/o información del Agente de Aduanas y/o del transportista no son legibles registrados a mano en el *Delivery Order* se ve ilegible y, por lo tanto, devuelve los documentos al transportista y le ordena que se retire del Terminal Portuario Multipropósito.

Como consecuencia de ello, y considerando que el transportista debe cumplir con el trabajo por el que se le ha contratado, se ve obligado a realizar las actividades que se indican a continuación:

- Retirarse del Terminal Portuario Multipropósito sin poder retirar la carga fraccionada o carga sólida a granel.
- Contactarse con el Agente de aduanas con la finalidad de poder imprimir una nueva copia del *Delivery Order* en el cual registrarán nuevamente la firma, rúbrica y la huella dactilar del Agente de Aduanas, así como la información del transportista de la manera más clara y legible que les sea posible.
- Hacer nuevamente su cola en las vías de acceso externas hasta llegar al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

- Ingresar nuevamente al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y realizar otra vez el flujo por la *Zona Antepuerto* hasta llegar a la *Zona pre-balanza* en donde el personal de seguridad contratado por la empresa APM Terminals Callao S.A. revisará nuevamente la información registrada a mano en el *Delivery Order* y, si esta vez el personal de seguridad determine que la información se ve legible, autorizará al transportista trasladarse a la siguiente zona, es decir, a la *Zona pre-balanza*.
6. El proceso de pesaje implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. en la zona de pesaje de ingreso involucra la participación de dos actores (personal de seguridad y balancero) y requiere que parte de la información presentada por el transportista sea ingresada en el sistema de manera manual. Debido a ello, se generan los siguientes casos:
 - 6.1. La empresa APM Terminals Callao S.A. realiza la transacción de pesaje de ingreso en un tiempo promedio de 5 minutos por cada balanza, siendo este tiempo ineficiente, dado que eso equivale a 12 camiones por balanza por hora y 96 camiones por balanza por jornada; mientras que, de implementar la automatización completa en dicho proceso, el tiempo de transacción en la zona de pesaje de ingreso podría ser menor a 2 minutos por cada balanza, lo que equivale a más de 40 camiones por balanza por hora y más de 300 camiones por balanza por jornada.
 - 6.2. Asimismo, al tener que registrar de forma manual la información presentada por el transportista, existe el riesgo de error humano por parte del balancero de la empresa APM Terminals Callao S.A., lo cual se resolvería si la información antes mencionada es registrada automáticamente en los campos del sistema.
 7. La empresa APM Terminals Callao S.A. no asigna tarjadores en todas las zonas de despacho donde se realiza o se tiene planificado realizar las operaciones de despacho de la carga, lo que obliga a los transportistas a prolongar su estadía dentro del Terminal Portuario Multipropósito al tener que buscar en las zonas de despacho a algún tarjador dado que, como parte del proceso implementado por la empresa APM Terminals Callao para el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, luego de haber recibido la carga sobre el camión, el transportista debe dirigirse hacia la zona de tarja en donde el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. registrará en el sistema MOST la cantidad de carga entregada a cada transportista y posteriormente registrar su firma y sella

en el ticket de ingreso en señal de conformidad de la cantidad de carga entregada sobre el camión.

8. La empresa APM Terminals Callao S.A. no ha colocado repetidores de señal wifi en todas las zonas donde se realiza el despacho de la carga y, adicionalmente, las zonas de despacho que cuentan con repetidores de señal wifi, tienen problemas de señal, lo que imposibilita a los tarjadores ingresar al sistema MOST a través de los dispositivos HandHeld para realizar el registro de la cantidad de carga entregada a los transportistas, quienes se ven obligados a prolongar su estadía dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao hasta que los tarjadores encuentren un punto de señal dentro de la zona de despacho.
9. El sistema operativo de los dispositivos HandHeld adquiridos por la empresa APM Terminals Callao S.A. está discontinuado.
10. Asimismo, al tener que registrar de forma manual la información en el HandHeld respecto a la cantidad y tipo de carga entregada a los transportistas, se generan casos de error humano por parte del tarjador de la empresa APM Terminals Callao S.A., lo cual imposibilita a los transportistas de retirarse del Terminal Portuario Multipropósito hasta que termine el protocolo de seguridad que la empresa APM Terminals Callao S.A. activa en estos casos y, adicionalmente, los transportistas se ven sujetos a sanciones impuestas por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A, quien suspende el acceso de los transportistas de manera definida e indefinida por los errores cometidos por parte de su propio personal.
11. La empresa APM Terminals Callao S.A. no asigna personal en todas las zonas de trinca donde los transportistas realizan el aseguramiento de la carga que les fue entregada en la zona de despacho. Tampoco ha implementado algún sistema que le permita registrar y evidenciar el tiempo que le toma a los transportistas realizar el aseguramiento de la carga en la carreta de su camión, lo cual, imposibilita a la empresa APM Terminals Callao S.A. de acreditar la ocurrencia de estos hechos con la finalidad que el tiempo acumulado de la trinca en cada camión pueda ser deducido de la medición de los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al tiempo de atención al usuario para el retiro de su carga del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y, en consecuencia, genera el riesgo

de incumplir con el referido indicador sujeto a medición por parte del ente Regulador OSITRAN.

12. El proceso de pesaje implementado por la empresa APM Terminals Callao S.A. en la zona de pesaje de salida involucra la participación de dos actores (personal de seguridad y balancero) y requiere que parte de la información presentada por el transportista sea ingresada en el sistema de manera manual. Debido a ello, se generan los siguientes casos:
 - 12.1. La empresa APM Terminals Callao S.A. realiza la transacción de pesaje de salida en un tiempo promedio de 6 minutos por cada balanza, siendo este tiempo ineficiente, dado que eso equivale a 10 camiones por balanza por hora y 80 camiones por balanza por jornada; mientras que, de implementar la automatización completa en dicho proceso, el tiempo de transacción en la zona de pesaje de salida podría ser menor a 2 minutos por cada balanza, lo que equivale a más de 40 camiones por balanza por hora y más de 300 camiones por balanza por jornada.
 - 12.2. Asimismo, al tener que registrar de forma manual la información presentada por el transportista, existe el riesgo de error humano por parte del balancero de la empresa APM Terminals Callao S.A., lo cual se resolvería si la información antes mencionada es registrada automáticamente en los campos del sistema.

Debido a los problemas antes mencionados, se generan diversos perjuicios contra los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, contra la empresa APM Terminals Callao S.A, contra el medioambiente, contra la salud y contra el bienestar y la salud de los transportistas y de los ciudadanos que viven en el ejido portuario del Callao y contra la sostenibilidad del puerto del Callao, cada uno de los cuales ha sido descrito en la subsección 8.4 del presente trabajo de monografía.

Asimismo, al no adoptarse medidas correctivas que resuelvan, por lo menos, los problemas en el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, cada uno de los cuales han sido descritos en el presente trabajo de monografía, se ha generado un riesgo potencial para el comercio exterior de la carga que se mueve a través del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao toda vez que la Municipalidad Provincial del Callao se encuentra en proceso de

fiscalización contra la empresa APM Terminals Callao S.A. a quien le atribuye la responsabilidad de la obstaculización del tránsito en las vías y áreas públicas por parte de los transportistas, quienes pasan largas horas en las vías de acceso intentando ingresar al Terminal Portuario Multipropósito para que la empresa APM Terminals Callao S.A. los atienda y entregue la carga importada como parte de las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

Debido a ello, la Municipalidad Provincial del Callao ha notificado a la empresa APM Terminals Callao S.A. que ha considerado pertinente clausurar temporalmente del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao cuando el proceso de fiscalización culmine, lo cual ha generado preocupación a la propia empresa APM Terminals Callao S.A. quien ha derivado a las autoridades competentes la referida notificación de la Municipalidad de la Provincia del Callao, toda vez que, de ejecutarse la medida de clausura temporal por parte de la Municipalidad Provincial del Callao, se generaría un grave perjuicio a la cadena logística del país y la competitividad del comercio exterior con la consecuente afectación a todos los usuarios que mueven su carga por el puerto del Callao, a través del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

Finalmente, todas estas conclusiones del estado actual del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito en el puerto del Callao tienen un impacto negativo para los distintos Objetivos de Desarrollo Sostenible, entendiéndose que con un plan de acción relacionado al tema materia de análisis, colaboraría en lograr la optimización y mejoras y por lo tanto cumplir con las metas comprometidas por la empresa matriz de APM Terminals y la Autoridad Portuaria Nacional en su proceso de certificación de las ODS y por ende con los 5 focos del World Port Sustainability Program (WPSP) ya mencionados, con fecha comprometida de cumplimiento año 2040.

10. RECOMENDACIONES

Con base a las conclusiones arribadas en función del análisis de los datos obtenidos y revelados en la subsección 8, se arriba a las recomendaciones y posible plan de implementación para llevar adelante cada una de ellas, las cuales están enfocadas desde un punto de vista operativo, medio ambiental, de necesidad de modernizar la infraestructura y equipos existentes y la aplicación de tecnologías. Además de la incorporación de nueva infraestructura, nuevos equipos y sistemas de gestión de accesos y TOS necesarios para optimizar el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, incluyendo el control del flujo de tránsito de los transportistas que ingresan al Terminal Portuario Multipropósito para retirar la carga fraccionada y la carga sólida a granel de los usuarios.

Teniendo en cuenta el escenario actual de las operaciones de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y su relación con el flujo de tránsito de los transportistas en las vías internas y externas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, surge la necesidad de:

- Corregir los errores en las actividades administrativas y operativas para realizar la planificación, ejecución y control de las operaciones de despacho de la carga fracciona y la carga sólida a granel.
- Optimizar el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.
- Ordenar y controlar el flujo de tránsito de los transportistas que ingresan al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para retirar la carga fraccionada y la carga sólida a granel.
- Disminuir el congestionamiento en las vías internas y externas del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao causado por las conductas del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. durante el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel,

- Disminuir la contaminación atmosférica y visual causada por las conductas del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. durante el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.
- Disminuir el uso innecesario de recursos naturales escasos causado por las medidas implementadas por la empresa APM Terminals Callao S.A. para el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

Para ello, se recomienda lo siguiente:

1. Implementar un sistema de citas en el antepuerto de carga general sincronizado con el sistema TOS que permita a la empresa APM Terminals Callao S.A. habilitar una cantidad determinada de citas por hora y jornada para ser usadas por los usuarios para programar de manera virtual el retiro de la carga fraccionada y la carga sólida a granel que se encuentre lista para ser entregada.

De manera alternativa, en el supuesto que por limitaciones técnicas del sistema MOST (TOS) adquirido por la empresa APM Terminals Callao S.A, el sistema de citas que forma parte del referido TOS no pueda ser habilitado, se recomienda que la empresa APM Terminals Callao S.A. cambie a un sistema TOS con mejores bondades de sincronización y que se ajuste a las necesidades de los usuarios y del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

De esta manera, se generarán beneficios para los usuarios, para la empresa APM Terminals Callao S.A, para el medio ambiente, para los pobladores del Callao que viven en el ejido portuario y para el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, los cuales se indican a continuación:

- 1.1. Los usuarios podrán seleccionar las citas necesarias por día y/o por jornada y/o por hora en función a la carga que se encuentre lista para ser entregada, de esta manera, y con el apoyo de la Autoridad Portuaria Nacional y la Policía Nacional del Perú que vienen realizando el seguimiento al control y ordenamiento en las vías de acceso del puerto del Callao, se reducirá el riesgo de que algún transportista que no cuente con una cita, haga

su cola dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y/o en las vías de acceso en un día y/o por jornada que no corresponde.

- 1.2. El personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. contará con información depurada para planificar y asignar los recursos y equipos necesarios para realizar las operaciones de despacho de la carga en función a las citas seleccionadas por los usuarios a través del sistema MOST u otro sistema TOS.
- 1.3. A raíz del beneficio descrito en el punto 1.1 se reducirá significativamente la cantidad de correos electrónicos que los usuarios envían a diario al personal del área de Planning de la empresa APM Terminals Callao S.A. para programar el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, lo que, a su vez, les permitirá contar con información depurada para planificar y asignar los recursos y equipos necesarios para realizar las operaciones de despacho de la carga en función a las citas seleccionadas por los usuarios a través del sistema MOST u otro sistema TOS.
- 1.4. A raíz de los beneficios descritos desde el punto 1.1. hasta el punto 1.3. se genera el beneficio para el medio ambiente al reducirse la emisión del GEI generados por los transportistas que esperan por largas horas en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y en las vías de acceso sin poder ser atendidos debido a los actos u omisiones del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. al momento de planificar y asignar los recursos y equipos necesarios para ejecutar el despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel en la fecha acordada con los usuarios.
- 1.5. Del mismo modo, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 1.1. hasta el punto 1.3. se genera el beneficio para los pobladores que viven en el ejido portuario del Callao ya que se irá reduciendo la obstrucción del tránsito vehicular en las vías y área públicas por parte de los transportistas al mismo tiempo que se irá reduciendo el tiempo de atención a los usuarios para el retiro de carga por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.
- 1.6. Asimismo, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 1.1. hasta el punto 1.3. se genera el beneficio para los usuarios al reducirse los sobrecostos y/o perjuicios económicos a los que están sujetos a favor de los transportistas y a favor de los proveedores que contratan para recibir la carga en su local o almacén, pero que, debido a los actos u omisiones de parte del personal de la empresa APM Terminals Callao se ven

imposibilitados de trasladar su carga hacia su local o almacén en la fecha acordada con la empresa APM Terminals Callao S.A.

- 1.7. Adicionalmente, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 1.1. hasta el punto 1.3. se genera el beneficio para la empresa APM Terminals Callao S.A. al optimizar este extremo del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, reduciendo el tiempo de permanencia de los transportistas dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo que, a su vez, reducirá el tiempo que le toma a la empresa APM Terminals Callao S.A. atender a los usuarios para el retiro de su carga, permitiéndole cumplir con sus obligaciones contractuales y/o normativas.

A partir de los beneficios descritos desde el punto 1.1. hasta el punto 1.7. se tiene la implementación de este extremo de las recomendaciones impactaría en las ODS 3, 9, 13 y 17.

Al respecto, de la evaluación efectuada en el mercado de proveedores de sistemas TOS se ha identificado que la empresa Navis cuenta con dos TOS para Terminales Portuarios Multipropósito denominados como OCTOPI y Master Terminal, los cuales cuentan con un sistema de citas para el retiro y/o entrega de la carga general, incluyendo la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

Asimismo, de la información obtenida de parte del área comercial de la empresa Navis, se tiene que el modo de adquisición de los sistemas OCTOPI y Master Terminals (TOS) es a través de un contrato de membresía que se renueva cada año y cuyo costo de membresía asciende a USD 0.1 por tonelada anual que mueve el Terminal Portuario (sujeto a descuentos según el volumen de carga que se mueva). Al respecto, considerando que el movimiento de la carga general en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao supera los 10 millones de toneladas y además que, en el año 2022 movilizó 10.7 millones de toneladas de carga general, el costo de membresía sin descuento por año que la empresa APM Terminals Callao S.A. tendría que pagar asciende a USD 1,070,000.00 aproximadamente.

Con base a lo antes señalado, se tiene que para poder implementar un sistema de citas en el antepuerto de carga general sincronizado con el sistema TOS, del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, la empresa APM Terminals Callao S.A. tendría que invertir por año USD 1,070,000.00 aproximadamente.

2. Considerando que los pases o ID que la empresa APM Terminals Callao S.A. entrega a los usuarios, proveedores y autoridades para acceder al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao cuentan con una tarjeta RFID integrada con número de serial, se recomienda colocar en la zona antepuerto, por lo menos, una lectora de pase con tecnología de identificación por radio frecuencia (RFID), un intercomunicador y tranqueras automáticas en la entrada del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao que permita a la empresa APM Terminals Callao S.A. registrar automáticamente el momento (fecha y hora) de ingreso de los transportistas a la zona antes indicada.

Asimismo, es necesario que el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao cuente con un sistema de accesos integrado a un sistema OCR que a su vez se encuentre integrado al sistema de las balanzas y al sistema TOS que permita a los usuarios realizar la transacción automatizada en la zona de pesaje de ingreso y de salida (balanzas).

Aunado a ello, se recomienda adquirir pantallas LED, arco, cámaras, kiosco, registro biométrico, software OCR.

De esta manera, se generarán beneficios para los usuarios, para la empresa APM Terminals Callao S.A, para el medio ambiente, para los pobladores del Callao que viven en el ejido portuario y para el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, los cuales se indican a continuación:

2.1. El personal de la empresa APM Terminals Callao S.A ubicado en cada una de las zonas de despacho tendrá pleno conocimiento en tiempo real de:

- La cantidad de transportistas (conductor y camión), incluyendo su información, que ingresan y permanecen en espera en la zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

- La cantidad y tipo de carga fraccionada y carga sólida a granel, incluyendo la información del Delivery Order, el BL y el sub BL asociado a cada uno de los transportistas ubicados en la zona antepuerto.

2.2. A raíz de los beneficios descritos en el punto 2.1. se genera otro beneficio para el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A ubicado en cada una de las zonas de despacho quienes podrán requerir el ingreso de los transportistas ubicados en cualquiera de los carriles de la zona antepuerto a través de su dispositivo electrónico HandHeld o Tablet, el cual transmitirá dicho requerimiento a las pantallas LED colocadas en el exterior de la zona antepuerto donde se encuentra el personal de seguridad, quienes, una vez que visualicen el requerimiento en las pantallas LED, retirarán la barrera del carril de la zona antepuerto que corresponda con la finalidad de permitir a los transportistas trasladarse hacia el siguiente punto de control ubicado en la zona pre balanza.

2.3. A su vez, esto permitirá a la empresa APM Terminals Callao S.A. omitir la participación del personal de la zona de pesaje de ingreso en esta parte del proceso, reduciendo de esta manera las 6 condiciones de coordinación que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. ubicado en la zona de despacho, en la zona de pesaje de ingreso y en la zona antepuerto debe realizar para que los transportistas puedan trasladarse desde la zona antepuerto hacia el siguiente punto de control ubicado en la zona pre balanza.

2.4. A raíz de los beneficios descritos desde el punto 2.1. hasta el punto 2.3. se genera el beneficio para los transportistas ubicados en la zona antepuerto del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, quienes ya no tendrán que esperar largas horas en la zona antepuerto para que el personal de la empresa APM Terminal Callao S.A. autorice su traslado hacia el siguiente punto de control ubicado en la zona pre balanza, hasta llegar a la zona de despacho y; por consiguiente, se reducirá significativamente el perjuicio contra la salud y bienestar de los transportistas al no tener que pasar largas horas sin poder bajar del camión esperando a que el personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. los atienda en la fecha de la cita programada.

2.5. Asimismo, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 2.1. hasta el punto 2.3. se genera el beneficio para el medio ambiente al reducirse la emisión del GEI generados por los transportistas que esperan por largas horas en el Terminal Portuario Multipropósito

del puerto del Callao y en las vías de acceso sin poder ser atendidos debido a los actos u omisiones del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. al momento de realizar las coordinaciones para autorizar a los transportistas trasladarse hacia los puntos de control hasta llegar a la zona de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para retirar la carga fraccionada y la carga sólida a granel en la fecha acordada con los usuarios.

2.6. Del mismo modo, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 2.1. hasta el punto 2.3. se genera el beneficio para los pobladores que viven en el ejido portuario del Callao ya que se irá reduciendo la obstrucción del tránsito vehicular en las vías y área públicas por parte de los transportistas al mismo tiempo que se irá reduciendo el tiempo de atención a los usuarios para el retiro de carga por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

2.7. Aunado a ello, se genera el beneficio para los usuarios al reducirse los sobrecostos y/o perjuicios económicos a los que están sujetos a favor de los transportistas y a favor de los proveedores que contratan para recibir la carga en su local o almacén, pero que, debido a los actos u omisiones de parte del personal de la empresa APM Terminals Callao se ven imposibilitados de trasladar su carga hacia su local o almacén en la fecha acordada con la empresa APM Terminals Callao S.A.




2.8. Adicionalmente, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 2.1. hasta el punto 2.3. se genera el beneficio para la empresa APM Terminals Callao S.A. al optimizar este extremo del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, reduciendo el tiempo de permanencia de los transportistas dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo que, a su vez, reducirá el tiempo que le toma a la empresa APM Terminals Callao S.A. atender a los usuarios para el retiro de su carga, permitiéndole cumplir con sus obligaciones contractuales y/o normativas.

A partir de los beneficios descritos desde el punto 2.1. hasta el punto 2.8. se tiene la implementación de este extremo de las recomendaciones impactaría en las ODS 3, 7, 9, 13 y 17.

Al respecto, se ha contactado con algunas empresas tecnológicas, como por ejemplo, la empresa Camco Technologies, Certus Port Automation y ABB Technologies, cada una de las cuales puede proveer un sistema de gestión de accesos integrado a un

sistema OCR que a su vez puede integrarse al sistema TOS del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, cuyo costo de implementación dependerá de las necesidades que se quieren satisfacer en función a cada uno de los aspectos operativos vinculados al proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel que han sido materia de análisis en el presente trabajo de investigación. En función a la información proporcionada por cada una de las empresas antes señaladas, se ha elaborado el Cuadro N°13 que contiene información vinculada al costo de implementación del referido sistema.

Cuadro 13 Costo de implementación del sistema de gestión de acceso y sistema OCR en la puerta 2 del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao asignado para el ingreso y salida de la carga fraccionada y la carga sólida a granel.

Alcance		Cantidad			
Puerta 2	ARCO + CAMARAS	8	\$279,592.00	\$396,475.00	\$400,000.00
	KIOSCO (Pantalla, Semáforo, Biométricos, Impresora, Tranquera, cámara, lector de códigos de barras)	8	\$200,328.00	\$204,413.00	\$158,400.00
	REGISTRO BIOMÉTRICO	1	\$17,774.00	-	\$4,500.00
	SOFTWARE OCR	1	\$110,869.00	-	\$50,000.00
	PROFESIONAL SERVICES + VIAJES Y VIATICOS	1	\$207,704.00	\$115,725.00	\$113,568.00
	ENVIO EQUIPO	1	-	-	\$35,247.00
	INTEGRACIÓN TOS		\$103,964.00	\$67,200.00	-
	Total		\$920,231.00	\$783,813.00	\$761,715.00
Total con Descuento		\$846,612.52	\$627,050.40	\$731,246.40	
Adicional	MANTENIMIENTO Y SOPORTE ANUAL		\$78,890.00	\$50,994.00	\$56,740.00
	Total Implementación		\$925,502.52	\$678,044.40	\$787,986.40

Fuente: Información comercial de las empresas proveedoras del referido sistema de gestión de accesos.

Con base a la información mostrada en el Cuadro N°13, se tiene que la implementación de un sistema de gestión de accesos integrado a un sistema OCR que a su vez puede integrarse al sistema TOS del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao puede costar entre USD 678,044.00 y USD 925,502.52 aproximadamente.

Respecto a la implementación de las pantallas LED, las cuales servirían para que el personal de las zonas de despacho transmitan de manera virtual su requerimiento para que el personal de seguridad ubicado en la zona antepuerto autorice el traslado de los transportistas ubicados en un determinado carril, se ha considerado conveniente adquirir pantallas LED flexibles, las cuales, a diferencia de las pantallas LED convencionales, son más ligeras, más delgadas, son más duraderas y resistentes a golpes y vibraciones, pueden ser instaladas en superficies curvas o no convencionales, sumado al bajo consumo de energía en comparación con otras tecnologías de visualización y, además, tienen una vida útil de 100,000 horas o lo que equivale a más de 11 años.

Al respecto, considerando que las pantallas LED flexibles que ofrece la empresa MuenLed Store tienen una dimensión de 320mm x 160mm, se estima que por lo menos debería adquirirse unas 72 pantallas LED flexibles, cuyo costo total asciende a USD 27,648.00.

Asimismo, respecto a los equipos (tranquera y su base, lector de tarjeta RFID e intercomunicador) que deben ser colocados en la entrada del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, resulta pertinente mencionar que el costo de dichos equipos asciende a USD 5,000 aproximadamente.

3. La empresa APM Terminals Callao S.A. debe aprovechar las bondades del sistema MOST para comprimir en un código de barras o QR el número del Delivery Order, el número del BL y sub BL, información de la carga a ser retirada, información del Agente de Aduanas y del transportista responsable de retirar la carga vinculada al BL y/o sub BL. Dicho código de barras o QR estará adherido al Delivery Order generado por los usuarios desde el sistema MOST.

Asimismo, la empresa APM Terminals Callao S.A. debe adquirir dispositivos electrónicos, como, por ejemplo, HandHeld o Tablets, con lector de código de barras y QR que permita al personal de seguridad ubicado en la zona pre balanza validar de forma automatizada el número del Delivery Order, el número del BL y sub BL, información de la carga a ser retirada, información del Agente de Aduanas y del transportista responsable de retirar la

carga vinculada al BL y/o sub BL, cuya información estará comprimida en el código de barras o QR.

De esta manera, se generarán beneficios para los usuarios, para la empresa APM Terminals Callao S.A, para el medio ambiente, para los pobladores del Callao que viven en el ejido portuario y para el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, los cuales se indican a continuación:

3.1. Los Agentes de Aduanas y los usuarios en general ya no estarán obligados a imprimir el Delivery Order, que es generado de manera virtual desde el sistema MOST, para registrar a mano la información del Agente de Aduanas y del transportista (conductor y camión) responsable de retirar una determinada carga que previamente ya ha sido registrado de manera virtual.

3.2. Los Agentes de Aduanas podrán compartir con los transportistas el Delivery Order de manera virtual a través de cualquier dispositivo móvil (por ejemplo, celular, Tablet y laptop), lo cual, en el supuesto que sea necesario hacer alguna modificación o ajuste en la información registrada en el Delivery Order, incluyendo la información de la cita, permitirá a los transportistas recibir de manera virtual el Delivery Order ajustado mientras se encuentran haciendo su cola para poder acceder al Terminal Portuario Multipropósito, sin tener que salir de su sitio.

3.3. El personal de seguridad de la empresa APM Terminals Callao S.A. ubicado en la zona pre balanza podrá validar de forma automatizada la información registrada en el Delivery Order que será presentado por los transportistas a través de su celular.

3.4. A raíz del beneficio descrito en el punto 3.3 se genera el beneficio para los transportistas quienes ya no serán obligados a retirarse del Terminal Portuario Multipropósito por parte del personal de seguridad ubicado en la zona pre balanza debido a presuntas ilegibilidades en la información del Agente de Aduanas que hasta el momento debe ser registrado por los usuarios de forma manual en el Delivery Order impreso, a pesar que dicha información es registrada previamente de manera virtual en el sistema de la empresa APM Terminals Callao S.A.

3.5. A raíz de los beneficios descritos desde el punto 3.1. hasta el punto 3.4. se genera el beneficio para el medio ambiente al reducirse la emisión del GEI generados por los

transportistas que son obligados a retirarse del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao para hacer nuevamente su cola en las vías de acceso hasta llegar al Terminal Portuario y repetir el flujo de ingreso, sumado a la eliminación del uso de toneladas de recursos naturales escasos para fabricar las toneladas de papel que se usa para imprimir innecesariamente el Delivery Order que es generado de manera virtual desde el sistema MOST.

3.6. Del mismo modo, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 3.1. hasta el punto 3.4. se genera el beneficio para los pobladores que viven en el ejido portuario del Callao ya que se irá reduciendo la obstrucción del tránsito vehicular en las vías y área públicas por parte de los transportistas al mismo tiempo que se irá reduciendo el tiempo de atención a los usuarios para el retiro de carga por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

3.7. Asimismo, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 3.1. hasta el punto 3.4. se genera el beneficio para los usuarios al reducirse los sobrecostos y/o perjuicios económicos a los que están sujetos a favor de los transportistas y a favor de los proveedores que contratan para recibir la carga en su local o almacén.

3.8. Adicionalmente, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 3.1. hasta el punto 3.4. se genera el beneficio para la empresa APM Terminals Callao S.A. al optimizar este extremo del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, reduciendo el tiempo de permanencia de los transportistas dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo que, a su vez, reducirá el tiempo que le toma a la empresa APM Terminals Callao S.A. atender a los usuarios para el retiro de su carga, permitiéndole cumplir con sus obligaciones contractuales y/o normativas.

A partir de los beneficios descritos desde el punto 3.1. hasta el punto 3.8. se tiene la implementación de este extremo de las recomendaciones impactaría en las ODS 3, 7, 9, 12, 13, 15 y 17.

4. La empresa APM Terminals Callao S.A. debe invertir en la adquisición de dispositivos inalámbricos para el ingreso y lectura de datos, como por ejemplo HandHeld con lector de código de barras o QR y asignar dichos equipos al personal de seguridad ubicado en la

zona pre balanza y a los tarjadores ubicados en cada una de las zonas de despacho del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao donde se entrega la carga a los usuarios.

De esta manera, se generarán beneficios para los usuarios, para la empresa APM Terminals Callao S.A, para el medio ambiente, para los pobladores del Callao que viven en el ejido portuario y para el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, los cuales se indican a continuación:

4.1. Los tarjadores de la empresa APM Terminals Callao S.A. podrán realizar la búsqueda y validación del Delivery Order asociado al Ticket de ingreso de manera automatizada, mediante la lectura del código de barras adherido al Delivery Order virtual presentado por los transportistas al momento de llegar a la zona de despacho.

4.2. A raíz del beneficio descrito en el punto 4.1, se reducirá el tiempo de transacción de la tarja, así como los errores de digitación respecto a la cantidad y tipo de carga despachada, por parte de los tarjadores de la empresa APM Terminals Callao S.A.

4.3. A raíz de los beneficios descritos en los puntos 4.1. y 4.2. se reducirá el tiempo de permanencia de los transportistas en las zonas de despacho.

4.4. Asimismo, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 4.1. hasta el punto 4.3. se genera el beneficio para el medio ambiente al reducirse la emisión del GEI generados por los transportistas que esperan por largas horas en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao y en las vías de acceso sin poder ser atendidos debido a los errores cometidos por parte del personal de la empresa APM Terminals Callao S.A. al momento de realizar las actividades operativas en las zonas de despacho para que los transportistas puedan trasladarse desde la zona de despacho hacia la zona de pesaje de salida del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

4.5. Del mismo modo, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 4.1. hasta el punto 4.3. se genera el beneficio para los pobladores que viven en el ejido portuario del Callao ya que se irá reduciendo la obstrucción del tránsito vehicular en las vías y área públicas por parte de los transportistas al mismo tiempo que se irá reduciendo el tiempo de atención a los usuarios para el retiro de carga por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A.

4.6. Aunado a ello, se genera el beneficio para los usuarios al reducirse los sobrecostos y/o perjuicios económicos a los que están sujetos a favor de los transportistas y a favor de los proveedores que contratan para recibir la carga en su local o almacén, pero que, debido a los actos u omisiones de parte del personal de la empresa APM Terminals Callao se ven imposibilitados de trasladar su carga hacia su local o almacén en la fecha acordada con la empresa APM Terminals Callao S.A.

4.7. Adicionalmente, a raíz de los beneficios descritos desde el punto 4.1. hasta el punto 4.3. se genera el beneficio para la empresa APM Terminals Callao S.A. al optimizar este extremo del proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel, reduciendo el tiempo de permanencia de los transportistas dentro del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, lo que, a su vez, reducirá el tiempo que le toma a la empresa APM Terminals Callao S.A. atender a los usuarios para el retiro de su carga, permitiéndole cumplir con sus obligaciones contractuales y/o normativas.

A partir de los beneficios descritos desde el punto 4.1. hasta el punto 4.7. se tiene la implementación de este extremo de las recomendaciones impactaría en las ODS 3, 9, y 13.

5. A partir de los beneficios descritos desde el punto 1 hasta el punto 4, el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao, se tiene que la implementación de las recomendaciones antes descritas por parte de la empresa APM Terminals Callao S.A. en sinergia con la Autoridad Portuaria Nacional y los usuarios coadyuvará a convertir al Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao en una instalación sostenible al ser operada de manera que minimiza el impacto ambiental y social, al mismo tiempo que se garantiza su viabilidad económica a largo plazo.

Asimismo, la implementación de las recomendaciones antes descritas para optimizar el proceso de despacho de la carga fraccionada y la carga sólida a granel permitirá a la empresa APM Terminals Callao S.A. alcanzar en su totalidad el nivel 1 de la transformación digital en puertos referido, el cual está referido a la transformación digital interna de las organizaciones, ello considerando que la referida empresa ya ha invertido en la

transformación digital para la atención de la carga contenerizada en el Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao.

En virtud de ello, el puerto del Callao estará un paso más cerca de alcanzar el nivel 2 de la transformación digital en puertos, el cual está referido a un escenario en el que la digitalización del puerto sobrepasa los límites internos de las organizaciones y se busca una mayor eficiencia y reducción de costes, permitiendo al puerto del Callao estar conectado y, adicionalmente servirá de cimiento para alcanzar el nivel 3 referido al escenario en el que la comunidad portuaria está conectada.

En ese sentido, se tiene la implementación de las recomendaciones descritas en los puntos 1, 2, 3 y 4 de la presente subsección impactaría en las ODS 3, 7, 9, 12, 13, 15 y 17.

11. BIBLIOGRAFIA Y REFERENCIA DOCUMENTAL CONSULTADA

Congreso de la República. (2003). Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley N° 27943. Lima, Perú: Author.

Autoridad Portuaria Nacional. (2012). Plan Maestro del puerto del Callao. Lima, Perú: Author. Retrieved from: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/753397/ANEXO_8_-_PLAN_MAESTRO_DEL_TERMINAL_PORTUARIO_DEL_CALLAO.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/753397/ANEXO_8_-_PLAN_MAESTRO_DEL_TERMINAL_PORTUARIO_DEL_CALLAO.pdf)

Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Banco Interamericano de Desarrollo. (2021). Cadenas Logísticas 2021. Lima, Perú: Author. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/3703944-cadenas-logisticas-2021>

Embajada de España en Lima. (2022). Análisis del sector portuario en Perú. Retrieved from: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/065/documentos/2022/04/documentos-anexos/DOC2022905005.pdf](https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/065/documentos/2022/04/documentos-anexos/DOC2022905005.pdf)

Leon Lecca, F. (2023). COMPORT Callao trabajará para llevar competitividad de la cadena logística del comercio exterior. *Central de Informaciones ASPPOR*. <https://www.asppor.org.pe/2023/07/comport-callao-trabajara-para-elevar/>

Autoridad Portuaria Nacional (2020 – 2022) Estadísticas de tráfico de carga. *Estadísticas Portuarias de la APN*. <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/1115415-estadisticas-portuarias-de-la-apn>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2020). Informe Especial N° 6 Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística. Retrieved from [chrome-](#)

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/93b9ae9b-2063-4d1e-8326-6a3544afe90b/content

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). (2022). Informe sobre el transporte marítimo 2022. <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/1115415-estadisticas-portuarias-de-la-apn>

APN. (2023). Foro 20 años de desarrollo portuario en el Perú, avances y desafíos. <https://www.youtube.com/watch?v=q86oKFg-8r8>

APM Terminals Callao S.A. (2019). Reglamento de Operaciones version 5.2. Lima, Perú. <https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/operational-procedures>

APM Terminals Callao S.A. (2019). Tarifario versión 12.6. Lima, Perú. <https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/tariffs>

Total Soft Bank (2023). Información sobre el Sistema MOST. Korea. http://www.tsb.co.kr/en/sub01_01_04.php

APM Terminals Callao S.A. (2019). Manuales de usuario del Sistema MOST. <https://www.apmterminals.com/es/callao/e-tools/most>

OSITRAN (2019). APM Terminals Callao S.A. implementará sistema de citas para contenedores y carga general. *Consejo de Usuarios de Puertos*. <https://www.gob.pe/institucion/ositran/noticias/488455-ositran-apm-terminals-implementara-nuevo-sistema-de-citas-para-contenedores-en-el-puerto-del-callao>

APM Terminals Callao S.A. (2021). Plano de flujo de tránsito de carga general del Terminal Portuario Multipropósito del puerto del Callao. *Página web*. <https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/news-and-alerts/2021/210706-plano-de-flujo-de-transito>

Asociación Peruana de Operadores Portuarios (2019). MTC dispone medidas para el ingreso de camiones al puerto del Callao. *Central de Informaciones ASPPOR*. <https://www.asppor.org.pe/2019/06/mtc-dispone-medidas-para-el-ingreso-de-camiones-al-puerto-del->

[callao/#:-:text=Seq%C3%BAAn%20el%20MTC%2C%20la%20medida,ingresar%20a%20a%20instalaci%C3%B3n%20portuaria.](#)

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020). APN promueve la ampliación del control vehicular en los alrededores del puerto del Callao para agilizar el tránsito en la zona. *Plataforma digital única del Estado Peruano*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/187295-mtc-apn-promueve-la-ampliacion-del-control-vehicular-en-los-alrededores-del-puerto-del-callao-para-agilizar-el-transito-en-la-zona>

Almacenes Forwarders S.A.C (2023). Tarifario General. <https://www.alfosac.pe/tarifarios.html>

Asociación Peruana de Operadores Portuarios (2023). Costo logístico incurrido por consignatario y/o receptor para recibir la carga en su local. Central de Informaciones ASPPOR. <https://www.asppor.org.pe/2023/10/liberalizacion-de-cabotaje/>

Mini, A. (2022) *Ordenamiento y control del tránsito portuario del puerto de Dock Sud*. Argentina: Monografía.

Ministerio Ambiental. (2020). La fabricación de papel y su impacto ambiental. Retrieved from chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.minam.gob.pe/proyecolegios/Curso/cursos-virtuales/Modulos/modulo2/3Secundaria/Actividades-Aprendizaje/EPT_1/S3/anexo3/EPT_S3_Anexo_3.pdf

Paul Segui. (2020). Impacto medioambiental del papel, consumo y problemas de fabricación. Author. <https://ovacen.com/impacto-medioambiental-papel/>

APM Terminals Callao S.A. (2023). Directiva N° 027 Lineamientos para los conductores – retiro de carga fraccionada y carga sólida a granel. Página web <https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/seguridad>

CEPAL. (2020). Seguridad en la operación de transporte de carga carretero. Retrieved from: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/97d16f24-0837-4542-8b77-bd905c68beb5/content](https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/97d16f24-0837-4542-8b77-bd905c68beb5/content)

APM Terminals (2021). 'Descarbonizar la logística portuaria: ¡ahora es el momento!'. Página web <https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/seguridad>