

**DALC.DPWC.105.2020**

Callao, 2 de julio de 2020

Señor

**JUAN CARLOS ANDONAIRE CÁCEDA**

Apoderado

**TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C.**

Av. Antonio Miro Quesada N° 425, Of. 1210 (Prisma Tower), Magdalena del Mar

Presente.-

Referencia: Expediente N° 025-2020-RCL/DPWC

De nuestra consideración:

Por la presente damos respuesta al reclamo de fecha 30 de abril de 2020, mediante el cual nos reclaman anular la Factura N° F003-00040920 emitida por concepto de uso de área operativa (Imp.) ascendente a S/ 6,933.33 (seis mil novecientos treinta y tres con 33/100 soles) incluida IGV según indican, debido a que existe un error en la facturación imputable a **DP WORLD CALLAO S.R.L. (en adelante, "DPWC")**.

Señalan que el día 21 de abril de 2020 acudieron a las instalaciones de **DPWC** para realizar el retiro de sus contenedores dentro del plazo libre de uso de área operativa, sin embargo en los exteriores de la terminal había congestión por falta de atención, lo cual generó que sus unidades vehiculares permanecieran más tiempo del programado. Ese mismo día se comunicaron mediante correo electrónico con **DPWC** en reiteradas ocasiones con la finalidad de reportar la indicada congestión.

Indican que **DPWC** no cumplió con organizar el acceso de las unidades de transporte que debían ingresar a la terminal con la finalidad de garantizar la continuidad de las operaciones y mantener el flujo de camiones de forma eficiente y así evitar la congestión, perjudicándolos pese a haber generado sus citas y haber acudido a tiempo con la debida diligencia a las instalaciones de **DPWC**. En ese sentido, debido a los hechos sucedidos, el mismo 21 de abril de 2020 solicitaron a **DPWC** que priorice el despacho de los contenedores de las naves más antiguas, lo cual no sucedió.

Por tanto, sostienen que su representada realizó las gestiones necesarias dentro del ámbito de su competencia para retirar oportunamente los contenedores, sin embargo por error y circunstancias atribuibles a **DPWC** se ha generado el cobro objeto de reclamo.

Luego del análisis efectuado, hemos determinado que su reclamo es **INFUNDADO** por las siguientes razones:

**DP World Callao S.R.L.**  
Terminal Portuario Muelle Sur  
Avenida Manco Cápac 113  
Callao - Perú  
T: + 511 2066500

[dpworldcallao.com.pe](http://dpworldcallao.com.pe)

## I. Sobre los servicios objeto de reclamo:

1. Al respecto, hemos verificado que mediante la Factura N° Factura N° F003-00040920 se cobró a **TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS S.A.C. (en adelante, TPP)** el servicio de uso de área operativa – (Imp.) de los siguientes contenedores conforme al siguiente detalle:

Contenedor	Nave	Fecha y hora de término de descarga	Fecha y hora límite de libre de almacenamiento	Fecha y hora de retiro del contenedor
<b>SEGU7346484</b>	CSCL ASIA	19.04.2020 22:46	21.04.2020 22:46	23.04.2020 09:18
<b>FBIU4001180</b>	CSCL ASIA	19.04.2020 22:46	21.04.2020 22:46	23.04.2020 07:00
<b>TEXU8956075</b>	CSCL ASIA	19.04.2020 22:46	21.04.2020 22:46	23.04.2020 12:17
<b>CSLU1180614</b>	CMA CGM ESTELLE	08.04.2020 00:39	10.04.2020 00:39	19.04.2020 20:52
<b>GLDU9068656</b>	LOS ANGELES TRADER	19.04.2020 12:41	21.04.2020 12:41	22.04.2020 00:38
<b>PCIU4634261</b>	LOS ANGELES TRADER	19.04.2020 12:41	21.04.2020 12:41	22.04.2020 00:55
<b>CSNU1340134</b>	CSCL ASIA	19.04.2020 22:46	21.04.2020 22:46	22.04.2020 02:03
<b>SEGU9646454</b>	LOS ANGELES TRADER	19.04.2020 12:41	21.04.2020 12:41	22.04.2020 00:45
<b>DFSU4208470</b>	CSCL ASIA	19.04.2020 22:46	21.04.2020 22:46	22.04.2020 01:53
<b>TEMU8665728</b>	CSCL ASIA	19.04.2020 22:46	21.04.2020 22:46	22.04.2020 01:51
<b>CAIU6107620</b>	CSCL ASIA	19.04.2020 22:46	21.04.2020 22:46	22.04.2020 00:01

## II. Evaluación de los argumentos del recurso de reclamo presentado por TPP

Con ocasión del presente recurso de reclamo **TPP** plantea los siguientes argumentos que refutamos a continuación:

- A. DPWC no cumplió con organizar el acceso de las unidades de transporte que debían ingresar a la terminal con la finalidad de garantizar la continuidad de las operaciones y mantener el flujo de camiones de forma eficiente y así evitar la gran congestión existente en las afueras del terminal que hicieron que sus unidades vehiculares permanecieran en cola por horas y que en ese lapso se vencieran sus citas pese a haber acudido a tiempo con la debida diligencia a las instalaciones de DPWC.**

1. Al respecto, es falso que **DPWC** no organice sus operaciones para atender de manera eficiente el ingreso de camiones ya que nuestra representada ha establecido como parte de

su operación, un sistema de citas diseñado para racionalizar el uso de la infraestructura, ordenando la llegada de los usuarios.

2. En efecto, nuestro Reglamento de Operaciones en el artículo 10.2 Principios de Atención a Usuarios, establece que todos los clientes que van a recibir y/o despachar sus contenedores en las instalaciones de **DPWC**, serán atendidos previa cita, la cual tiene una fecha y hora de uso.
3. Respecto al argumento de la congestión externa, el Tribunal de Solución de Controversias del OSITRAN ya se ha pronunciado sobre este tema y ha establecido que la congestión vehicular para ingresar a las instalaciones no es imputable a la entidad prestadora, según se aprecia en la Resolución N° 03 de fecha 19 de julio de 2011 emitida en el Expediente N° 001-2011-TSC-OSITRAN.
4. Es evidente que nuestra empresa no puede hacerse responsable por factores externos y que escapan a nuestro control, tales como la congestión vehicular en una vía de transporte público, por lo cual la congestión vehicular no puede ser utilizada como argumento por su empresa para justificar el retiro tardío de sus contenedores.
5. Sin perjuicio de ello, podemos concluir que una de las causas por las que se origina la congestión en las afueras de la terminal sería la gran cantidad de camiones que se estacionan en las vías que se dirigen al puerto tal como lo ha señalado la Autoridad Portuaria Nacional mediante el Comunicado N° 013-2020-APN de fecha 15 de junio de 2020 el cual adjuntamos como Anexo 1. En dicho comunicado, la APN informó la ampliación del control en las vías de acceso a los terminales portuarios ya que encontró en un monitoreo realizado a los camiones que permanecen en cola en las afueras del puerto, que hasta el 44% de estos vehículos **no tenían cita, la cita estaba vencida o con horas de anticipación**, lo cual vendría afectando el flujo de vehículos que sí tenían cita y se encontraban dentro del margen de tolerancia.
6. Asimismo, debemos precisar que en virtud del Contrato de Concesión, **DPWC** está obligado únicamente a cumplir con los Niveles de Servicio y Productividad en la prestación de sus servicios que se establecen en el Anexo 3 del referido contrato, los cuales hemos cumplido con acreditar mensualmente ante el OSITRAN.
7. En lo que respecta a la atención al usuario para el retiro de sus mercancías, **DPWC** es responsable únicamente por el despacho de los contenedores **dentro de nuestra terminal**. A continuación, precisamos la parte pertinente del Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano<sup>1</sup> que hace referencia a esta obligación de entrega:

- **Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía:** En los últimos dos (2) trimestres del primer año de explotación no más de treinta (30) minutos como promedio, computados entre la hora que el Usuario solicite el retiro de su mercancía dentro de los límites horarios establecidos en su "permiso de salida" que se le expedirá luego del pago de los servicios recibidos y derechos aduaneros, y la hora en que el contenedor salga del Terminal y viceversa para el caso de exportaciones. Transcurridos los primeros doce (12) meses desde el inicio de la Explotación, el Terminal deberá entregar la mercancía al Usuario dentro de un plazo promedio no mayor de veinte (20) minutos.

8. Esto quiere decir que las obligaciones de nuestra empresa con el Estado Peruano se circunscriben al tiempo que tardará **DPWC** en entregar un contenedor de importación **desde que el vehículo designado por el usuario ingresa a nuestras instalaciones**

<sup>1</sup> En

[http://www.ositran.gob.pe/RepositorioAPS/0/0/par/CONTRATO\\_CONCESION\\_TCC\\_ZONA\\_SUR\\_25\\_07\\_06/Contrato\\_Concesion\\_TCC\\_Zona\\_Sur\\_25\\_07\\_06.pdf](http://www.ositran.gob.pe/RepositorioAPS/0/0/par/CONTRATO_CONCESION_TCC_ZONA_SUR_25_07_06/Contrato_Concesion_TCC_Zona_Sur_25_07_06.pdf)

**según la hora de solicitud de ingreso y hasta que sale del terminal portuario.** Este indicador es supervisado por OSITRAN quien determina, de ser el caso, el resarcimiento al Estado Peruano a través de las penalidades correspondientes según cada trimestre de evaluación. Por tanto, en el supuesto negado que hubiera un incumplimiento en la obligación de entregar un contenedor conforme a los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión, esto generará la aplicación de una penalidad a favor del Estado Peruano, **siendo que dicho contrato no prevé otro tipo de remedio o resarcimiento a favor de terceros.**

9. Además, para que pueda atribuirse que la operación de **DPWC** afectó el retiro de los contenedores de los usuarios, deberían suscitarse problemas dentro de la terminal luego que los vehículos de los usuarios ingresan a nuestras instalaciones para recoger sus mercancías; sin embargo, tal como lo hemos mencionado, **DPWC** ha venido entregando contenedores y dentro de los tiempos establecidos en el Contrato de Concesión a todas aquellas unidades vehiculares que habiendo cumplido con tener una cita han ingresado a nuestras instalaciones para recoger su carga.

**B. Debido a la congestión existente se vieron obligados a solicitar a DPWC que priorice el despacho de los contenedores descargados de las naves más antiguas, sin obtener respuesta alguna por parte de DPWC.**

1. Al respecto, nuestro Reglamento Tarifario y Política Comercial debidamente publicado en nuestra página web establece que los usuarios cuentan a su elección con dos formas de retiro de contenedores: i) **retiro por contenedor específico (cita por número de contenedor)** que permite al usuario solicitar la entrega de un contenedor determinado debidamente identificado; y, ii) **retiro por bloque de contenedores** que permite la entrega de los contenedores disponibles asignados a un depósito extraportuario sin que se les individualice por su número u otra forma de identificación, en número igual a la cantidad de citas otorgadas.
2. Sobre el particular, debemos precisar que el referido Reglamento Tarifario constituye Cláusulas Generales de Contratación en virtud de lo dispuesto en el artículo 1392 del Código Civil, lo cual ha sido reconocido en reiterada jurisprudencia del Tribunal de Controversias de OSITRAN<sup>2</sup>. En virtud de ello, al elegir cualquiera de las dos opciones de retiro el usuario se sujeta a las condiciones pactadas en el Reglamento para cada una de ellas.
3. En ese orden de ideas, hemos constatado en nuestro Sistema N4 que la opción de retiro elegida por **TPP** para el recojo de los contenedores fue el sistema por bloque de contenedores. Por tanto, esta opción libremente elegida por el usuario, le otorgaba a **TPP** el derecho de retirar sus contenedores disponibles en número igual a la cantidad de citas de retiro que hubiera gestionado, siendo que los contenedores disponibles serán todos aquellos contenedores asignados al depósito temporal, **incluidos los de mayor antigüedad y los recién descargados**, cuyos servicios portuarios hayan sido cancelados.
4. Además, es necesario puntualizar que la opción de retiro en bloque libremente elegida por **TPP** no le otorgaba el derecho de solicitar el despacho de uno o varios contenedores específicos ya que ello es propio del retiro por contenedor específico que en este caso no fue la opción elegida por el usuario.

---

<sup>2</sup> Resolución N° 2 de los Expedientes N° 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17-2018-TSC-OSITRAN.

5. En consecuencia, resulta contrario al Reglamento Tarifario y Política Comercial que habiendo gestionado citas por bloque **TPP** haya solicitado a **DPWC** mediante correo electrónico que le despache prioritariamente determinados contenedores, esto es, los contenedores de las naves más antiguas. Por tanto, **DPWC** no tenía la obligación de responder ni atender esta solicitud irregular del usuario.

### **III. Sobre el cumplimiento de las obligaciones de DPWC**

1. De acuerdo con lo antes mencionado, **DPWC** tenía la obligación de entregar a **TPP** los contenedores disponibles, es decir, tanto los recién descargados como los más antiguos, en función de la cantidad de citas que este depósito extraportuario hubiera gestionado.
2. En consecuencia, hemos constatado que **DPWC** sí cumplió con esta obligación, tal como lo mostramos en el siguiente cuadro donde se aprecia la cantidad de contenedores disponibles que tuvo **TPP** en el periodo objeto de análisis y como es que **DPWC** despachó sus contenedores disponibles en número igual a la cantidad de citas que gestionó el usuario:

Nave	Término de operación de la nave	Abril																	
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
LLOYD DON PASCUALE	06/04/2020 11:25	89	156	10	5														
ALIOTH	06/04/2020 12:55		1	4															
CMA CGM ESTELLE	08/04/2020 05:50		2	3	14										1				
CALLAO EXPRESS	08/04/2020 16:50			8	14														
MAPOCHO	08/04/2020 23:00				4														
LOUISIANA TRADER	08/04/2020 23:20			1	3														
MOL PACE	10/04/2020 00:20				18	5													
ITAL UNIVERSO	10/04/2020 08:12				1	68	1	1		1	1								
RHL AUDACIA	10/04/2020 15:45					16	4	1											
HMM BLESSING	11/04/2020 00:26					5	9	1											
CMA CGM TANYA	12/04/2020 10:20						5	110	31	4									
E.R. BERLIN	13/04/2020 01:12						2	1	26	6	1								
E.R. TEXAS	13/04/2020 15:50									20	69	32	79	15					
FOUMA	13/04/2020 21:40									2	1	2							
APL ESPLANADE	14/04/2020 22:10										1	20	40	27					
SANTOS EXPRESS	15/04/2020 20:50											15	3						
EVER LUNAR	16/04/2020 16:25												13	78	12				
MEHUIN	17/04/2020 09:52													18	10				

GUAYAQUIL EXPRESS	18/04/2020 11:55																	50	36					
CAUTIN	18/04/2020 14:58																		13	1				
LOS ANGELES TRADER	19/04/2020 14:30																		22	21	6	3		
CACL ASIA	19/04/2020 23:12																	2	23	23	20	3	3	
ALIOTH	20/04/2020 03:20																		1	1				
CMA CGM JACQUES JOSEPH	21/04/2020 01:20																							31
POLYNESIA	21/04/2020 01:55																					41	1	

#### IV. Análisis de la gestión de retiro de los contenedores objeto de reclamo

- Al respecto, el sistema de retiro por bloque exige que los depósitos extraportuarios cumplan con dos requisitos fundamentales: 1) **que gestionen inmediatamente sus citas apenas ocurrido el término de la descarga;** y, 2) **que tengan una flota de transporte disponible y suficiente con la cual puedan hacer frente al volumen de contenedores que soliciten retirar.** Caso contrario, el usuario asumirá la responsabilidad por los costos generados según tarifario en caso la solicitud de cita **y/o el retiro físico de los contenedores se dé con posterioridad al plazo libre de uso de área.**
- En ese sentido, hemos realizado la trazabilidad en nuestro Sistema N4 de las citas gestionadas por **TPP** en el período objeto de análisis conforme al siguiente resultado:

Estado	Abril					
	8	9	10	19	20	21
<b>Canceladas</b>	0	0	0	0	0	0
<b>Vencidas</b>	1	0	2	2	1	16
<b>Usadas</b>	11	27	79	63	41	14
<b>Usadas tarde</b>	20	23	12	26	12	58

- Al cruzar la información de las citas de retiro contra la cantidad de contenedores disponibles detallada en el punto 2 apartado III precedente, puede observarse que el día 8 de abril de 2020 **TPP** tuvo sesenta y nueve (69) contenedores disponibles, sin embargo sólo solicitó treinta y dos (32) citas de retiro; el 9 de abril de 2020 tuvo ciento treinta y seis (136) contenedores disponibles, sin embargo sólo solicitó cincuenta (50) citas de retiro; el 10 de abril de 2020 tuvo ciento trece (113) contenedores disponibles, sin embargo sólo solicitó noventa y tres (93) citas de retiro; el 19 de abril de 2020 tuvo doscientos veintiocho (228) contenedores disponibles, sin embargo sólo solicitó noventa y un (91) citas de retiro; el 20 de abril de 2020 tuvo ciento diecisiete (117) contenedores disponibles, sin embargo sólo solicitó cincuenta y cuatro (54) citas de retiro; y, el 21 de abril de 2020 tuvo ciento ocho (108) contenedores disponibles, sin embargo sólo solicitó ochenta y ocho (88) citas.
- Además, se aprecia que de la cantidad de citas gestionadas en esas fechas, no todas fueron usadas por **TPP** ya que veintidós (22) citas se les vencieron, es decir, además de no generar la cantidad de citas suficientes el reclamante no usó el 5% de sus citas.

5. Finalmente, hemos efectuado la trazabilidad de las citas no usadas por **TPP** en nuestro Sistema N4 a fin de evaluar la manera como procedió en la gestión de esas citas y hemos encontrado lo siguiente:

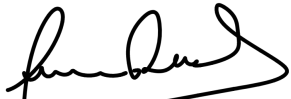
Cita de retiro N°	Fecha y hora de programación de cita	Fecha y hora se completó la cita	Estado
<b>7037136</b>	08.04.2020 – 03:00	08.04.2020 – 01:35	Vencida
<b>7040570</b>	10.04.2020 – 12:00	10.04.2020 – 13:02	Vencida
<b>7040972</b>	10.04.2020 – 23:00	10.04.2020 – 20:27	Vencida
<b>7055079</b>	19.04.2020 – 02:00	19.04.2020 – 03:06	Vencida
<b>7055241</b>	19.04.2020 – 03:00	19.04.2020 – 04:22	Vencida
<b>7058346</b>	20.04.2020 – 21:00	20.04.2020 – 19:43	Vencida
<b>7058370</b>	21.04.2020 – 01:00	21.04.2020 – 01:49	Vencida
<b>7058369</b>	21.04.2020 – 01:00	21.04.2020 – 01:46	Vencida
<b>7058368</b>	21.04.2020 – 01:00	21.04.2020 – 01:40	Vencida
<b>7058373</b>	21.04.2020 – 02:00	21.04.2020 – 02:29	Vencida
<b>7058550</b>	21.04.2020 – 03:00	-	Vencida
<b>7058549</b>	21.04.2020 – 03:00	21.04.2020 – 03:23	Vencida
<b>7058380</b>	21.04.2020 – 03:00	21.04.2020 – 03:12	Vencida
<b>7060819</b>	21.04.2020 – 07:00	-	Vencida
<b>7059076</b>	21.04.2020 – 07:00	-	Vencida
<b>7060413</b>	21.04.2020 – 08:00	-	Vencida
<b>7060412</b>	21.04.2020 – 08:00	-	Vencida
<b>7060416</b>	21.04.2020 – 09:00	21.04.2020 – 09:28	Vencida
<b>7060423</b>	21.04.2020 – 10:00	21.04.2020 – 10:51	Vencida
<b>7060816</b>	21.04.2020 – 12:00	21.04.2020 – 12:07	Vencida
<b>7061212</b>	21.04.2020 – 14:00	21.04.2020 – 14:15	Vencida
<b>7060719</b>	21.04.2020 – 22:00	21.04.2020 – 22:57	Vencida

6. Al respecto, **TPP** tuvo veintidós (22) citas vencidas de las cuales las citas N° 7058550, 7060819, 7059076, 7060413 y 7060412 no fueron completadas con el dato del transporte lo que quiere decir que ni siquiera usaron las citas; mientras que las citas N° 7040570, 7055079, 7055241, 7058370, 7058369, 7058368, 7058373, 7058549, 7058380, 7060416, 7060423, 7060816, 7061212 y 7060719 fueron completadas con el dato de transporte después de la hora de programación, es decir, la asignación del transporte se realizó fuera de hora cuando ya era evidente que ya habían perdido su turno.
7. Para el caso de las citas N° 7037136, 7040972 y 7058346 completadas con el dato de transporte entre una hora y media y dos horas media antes de la hora de programación de uso de esas citas, hemos verificado que no cuentan con Ticket de Rechazo en puerta, eso significa que las unidades vehiculares asignadas para el uso de esas citas nunca llegaron a nuestras garitas de ingreso.
8. Por tanto, considerando la información antes reseñada es posible inferir que la permanencia de los contenedores en nuestras instalaciones en exceso de las 48 horas de uso de área operativa se deben a que **TPP** no gestionó las citas suficientes para el retiro de sus contenedores, lo cual estaría asociado directamente a la capacidad de su flota vehicular para hacer frente a su operación.

9. Por tanto, se puede concluir que la cantidad de contenedores de importación destinados a **TPP** supera su capacidad de gestión de citas y su capacidad operativa vehicular, ocasionando que sus contenedores se acumulen en nuestro patio de contenedores generando los servicios respectivos. En ese sentido, la causa que originó el retiro tardío de los contenedores objeto de reclamo es imputable estrictamente a **TPP** ya que de este dependía la programación diligente del retiro de sus unidades, la cual debe ajustarse al procedimiento de retiro de contenedores establecido en nuestro Reglamento Tarifario y Política Comercial.

Cabe señalar que en aplicación del artículo 26° del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de **DP WORLD CALLAO S.R.L.**, el usuario podrá presentar un recurso impugnatorio ante nuestra empresa en el plazo de quince (15) días de notificada la presente.

Atentamente,



**Francisco Roman Ortiz**

Apoderado





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria  
Nacional

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Universalización de la Salud"*

### **COMUNICADO N° 033-2020-APN**

#### **TRÁNSITO DE TRANSPORTE DE CARGA Y MERCANCÍAS EN LAS VÍAS DE ACCESO A LOS TERMINALES PORTUARIOS DEL PUERTO DEL CALLAO**

La Autoridad Portuaria Nacional (APN), entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), informa a la comunidad portuaria y usuarios del puerto en general que, en el marco del Estado de Emergencia Nacional y la Inmovilización Social Obligatoria, esta Autoridad Portuaria ha dispuesto ampliar el control en las vías de acceso a los terminales portuarios del Callao hasta la Av. Gambetta, en el tramo comprendido entre las avenidas Morales Duarez y Atalaya. Este control estará a cargo de personal policial y personal de la APN para cuyo efecto se establece lo siguiente:

- El Centro de Control de la APN, en coordinación con los efectivos policiales, efectuarán el monitoreo de los vehículos que se encuentren en la Av. Gambetta, Av. Atalaya y Av. Manco Cápac, contrastando la placa del vehículo con la plataforma de citas de DPW, la plataforma de GPS de SUTRAN y las cámaras de video vigilancia para determinar qué vehículos pueden permanecer en la cola de espera.
- En un primer orden se mantendrá el ordenamiento y vías de acceso asignadas por tipo de carga y terminal portuario de destino, conforme se estableció en el plan piloto.
- DPW otorga una tolerancia de atención de 1 hora antes y 3 horas después de la hora citada, secuencia sujeta a cambios de acuerdo a la operatividad del terminal. Los vehículos que se encuentren en el tramo que comprende la avenida Gambetta (entre las avenidas Morales Duarez y Atalaya), Av. Atalaya y Av. Manco Cápac, deberán encontrarse dentro de la tolerancia señalada para la cita, caso contrario serán retirados por personal policial.
- Los vehículos que no cuenten con cita de ingreso serán retirados de las vías de acceso a los terminales portuarios.
- Se deberá respetar el uso de la vía asignada a cada terminal portuario para el acceso según el tipo de carga, evitando permanecer en las vías de acceso sin una cita dentro del margen de tolerancia otorgado por el terminal portuario.
- Se exhorta a las empresas de transporte habilitar el sistema GPS de sus vehículos en la plataforma de la SUTRAN, con la finalidad de facilitar el monitoreo de los vehículos en las vías de acceso.

Asimismo, se controlarán las unidades de transporte con dirección al Terminal Norte Multipropósito - APMT Callao, con cita programada, incidiéndose en el uso de la vía asignada con dirección al puerto.

El Plan de Reordenamiento de Tránsito, impulsado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Ministerio del Interior (Mininter),

[www.apn.gob.pe](http://www.apn.gob.pe)

Av. Santa Rosa 135  
La Perla, Callao - Perú  
Teléfono: (511) 630 - 9600



*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Universalización de la Salud"*

continúa en evaluación permanente, a través de medidas de gestión para llegar al puerto de manera rápida y segura.

Las unidades operativas de esta Autoridad Portuaria realizaron un monitoreo a los camiones que se encuentran en las vías de acceso, identificándose que hasta un 44% de los camiones se encontraron en las siguientes condiciones: sin cita, cita vencida y cita anticipada. Esta situación, de seguirse permitiendo, viene afectando al flujo de vehículos que tienen cita y se encuentran dentro del margen de tolerancia de la cita programada. Al respecto, se exhorta a la comunidad portuaria y usuarios del puerto del Callao a evaluar la planificación del envío de la carga a fin de no incurrir en situaciones que afecten el normal flujo de la carga que ingresa a los terminales portuarios.

En ese sentido, el Centro de Control de la Autoridad Portuaria Nacional, a efectos de mantener una coordinación permanente con las autoridades involucradas en el control del tránsito, terminales portuarios, usuarios al puerto, entre otros, tiene habilitadas las siguientes líneas las 24 horas del día: (01) 630 9600 Anexo 1508 – Cel: 998198517 – 980873789- 946238584- 946238117 – 946238614, así como el correo electrónico [cccre@apn.gob.pe](mailto:cccre@apn.gob.pe).

#### AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

Callao, 15 de junio de 2020