

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO**  
**FACULTAD DE INGENIERÍA INDUSTRIAL Y DE SISTEMAS**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN**

**“ESTUDIO DEL IMPACTO SOCIAL DERIVADO  
DE LA CONCESIÓN DEL TERMINAL NORTE  
DEL PUERTO DEL CALLAO”**

**Autor**

**Lic. Jorge Santos Zúñiga Dávila**  
**(01 Mayo 2013 - 31 Octubre 2014)**  
**Resolución Rectoral 525-2013-R**

**Octubre 2014**

TS

# INDICE

	Pag.
Índice	1
Resumen	2
Introducción	3
Parte Teórica	5
Materiales y Métodos	9
Resultados	12
Discusión	18
Referencias	24
Apéndice	25
Anexos	32

12

## RESUMEN

Quando hace más de dos años fue anunciado la entrega en concesión del Terminal Norte del Puerto del Callao, la comunidad chalaca fue impactada emocionalmente y se abrieron las controversias entre los sectores políticos, laborales y empresariales vinculados a la problemática portuaria. Ya anteriormente los procesos de entrega en concesión del Terminal Sur, del Puerto de Paita y el de Matarani habían remecido del mismo modo a toda la sociedad peruana, y no era para menos dada las primeras acciones de las empresas que ganaron dichas concesiones. Entregado el Terminal Norte al consorcio ganador, APM TERMINALS (un consorcio Danés) en el mes de junio del 2011, sus directivos anunciaron en medio de una serie de reclamos por parte de los gremios laborales, en particular la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios (FENTENAPU) que se comprometían a invertir en la modernización del Terminal Norte, incluso invertir en temas sociales para legitimar su accionar y porque, además, era parte de su conducta ética que le habían hecho ganar solvencia y liderazgo a nivel internacional. Como hemos afirmado han transcurrido cerca de tres años desde que APM Terminals Callao, asumió la concesión del Terminal Norte y a pesar de ser corto el tiempo, el impacto generado en el tema portuario y legal lo podemos medir a la luz de las inversiones realizadas en el propio muelle de contenedores sino incluso en la propia comunidad chalaca. No ha sido fácil medir esto último por considerarse derecho reservado por parte de los ejecutivos del consorcio, sin embargo hemos podido identificar ello en algunas instituciones todo lo cual probablemente explique el poco conocimiento que de ello tiene la población del primer puerto de la república.

TW

## INTRODUCCIÓN

Cuando hace poco más de dos años la entrega en concesión del Terminal Norte del Puerto del Callao al Consorcio Danés APM Terminals se consumase, la controversia entre quienes se oponían a la privatización de las empresas públicas o empresas consideradas estratégicas y los que la promovían se acentuó generando olas de protesta por un lado y arrestos con prédicas entreguistas por otro. Luego de un proceso ensombrecido por realizarse en el casi último mes del gobierno anterior del señor Alan García que cuestionaban la transparencia del proceso de licitaciones, la necesidad de abocarse al estudio de la que venía a partir de la fecha se convirtió en un interesante reto para los estudiosos de esta problemática, sobre todo, teniendo en cuenta la importancia del sector afectado, es decir, tratándose del puerto más importante de la república: el Callao. Ya la entrega del Terminal Sur a un consorcio Árabe Inglés: DP WORLD había dejado un profundo sinsabor en el sector laborista del Callao, ahora con lo sucedido con el Terminal Norte, todo el Puerto del Callao quedo prácticamente en manos foráneas. Sin embargo los ejecutivos del ahora APM Terminals Callao convertidos en administradores y en usufructuarios del Terminal Norte, rápidamente se comprometían no solo en cumplir con las inversiones estipuladas en el contrato, sino incluso ofreció realizan inversiones en su entorno social, es decir, en la comunidad chalaca.

12

Han pasado entonces más de 3 años y aunque alguien podría considerar poco el tiempo para hacer una evaluación de lo prometido por los ejecutivos de la APM Terminals Callao, lo cierto es que se realizaron importantes inversiones

127

en el terminal portuario y un importante incremento de sus actividades acentuando obviamente en los ingresos derivados de la misma y, aunque existe un comprobado silencio o reserva confidencial respecto a sus inversiones o proyección hacia la comunidad chalaca, se ha obtenido información que en este aspecto no resultaría falsa hecho que de alguna manera no se reflejaría en la opinión pública de nuestro primer puerto, lamentable suceso, a pesar de lo exhibido por el consorcio en estos tres primeros años dentro de los treinta que le toca administrar, administración de un puerto que APM Terminals Callao se ha propuesto en convertir en uno de los más importantes de la cuenca del pacífico.

## PARTE TEÓRICA

"Nuestra cultura está basada en tres pilares fundamentales que impulsan en desarrollo de nuestra gente del puerto de Callao, de las Comunidades aledañas y de la Economía del País".

SEGURIDAD VALORES CAPACITACION

APM TERMINALS

La historia de las concesiones en el Perú no cuenta con buenos antecedentes, sobre todo cuando se ha tratado de recursos o empresas consideradas como estratégicas como los minerales, los hidrocarburos o los puertos. Ha quedado registrado que luego de la exploración o explotación de los recursos en mención quedaban atrás comunidades y ambientes impactadas negativamente, siendo el maltrato o deterioro del medio ambiente lo más resaltante, y no mencionaremos el aura de corrupción que en no pocos casos ensombrecieron su adjudicación o gestión (Dammert, 2009).

Así, empresas como la Shell, Doe Run o Mataráni por citas algunas, forman parte de una lista de triste recordación para la geografía humana y ambiental en el Perú. Esta conducta recurrente de las empresas favorecidas por la concesión, sobre todo, las extranjeras – alguna de ellas, incluso enjuiciadas por

W

el estado peruano – ha creado, como se entenderá, en la población, un alto escepticismo por todo lo que tenga que ver con privatización o concesiones.

En el caso de los puertos peruanos, marco de nuestro objeto de estudio los impactos que los procesos de concesión generaron en las comunidades y ambientes han sido más difíciles de registrar por la naturaleza de su actividad o porque se montaron sobre infraestructuras ya hechas o existentes. El Terminal Sur, Paita y Matarani han sido las que se han entregado a empresas nacionales y extranjeras y actualmente adolecemos de estudios serios y actualizados para opinar sobre los resultados obtenidos de sus operaciones, amén del relativo poco tiempo – exceptuando quizá el caso de Matarani – que tienen administrando los puertos en mención.

Llegamos así al caso del Terminal Norte del Puerto del Callao que en junio del año 2011 fue entregada en concesión al consorcio danés APM Terminals – la opinión pública, sobre todo la laboral cuestionaron el proceso y el acto que, según ellos, era una renuncia a la soberanía y una entrega vergonzosa del patrimonio nacional a intereses foráneos, ya en un estudio nuestro habíamos manifestado el rechazo de la población a la entonces eventual privatización del puerto del Callao (Zúñiga, 2004). La empresa Nacional de Puertos (ENAPU) por ejemplo señalaba a través de todos los medios que tenía al alcance, que la empresa estatal era rentable y que sus ejercicios presupuestales dejaban réditos o exhibían balances positivos y que más bien pedían al gobierno de turno apoyo para la adquisición de grúas porticas para aumentar la descarga de contenedores hacia los muelles respectivos, algo que, obviamente debía redundar en beneficio del tráfico que comercia con el exterior. Por su parte el sector laboral, a través de sus organismos gremiales como la Federación

72.

Nacional de Trabajadores Portuarios (FENTENAPU) señalaban que la participación de los trabajadores era clave en la eficacia y eficiencia mostrada por la empresa estatal (ENAPU) y que una nueva privatización bajo la forma de concesión sólo podría perjudicar el interés nacional y la estabilidad laboral de sus trabajadores portuarios ( Véase la información aparecida en su portal web [www.fentenapu.org.pe](http://www.fentenapu.org.pe) )

No obstante, el gobierno de turno (aprista) siguió adelante con el proceso con el resultado ya conocido iniciándose una larga lucha de los trabajadores en el fuero judicial y congresal en donde, incluso, se formó una comisión presidida por el señor Rogelio Candes (ex presidente Regional) para investigar el proceso aludido cargado de supuestas irregularidades y sospechas de corrupción. Para mencionar algunas de estas irregularidades fueron, a saber:

1. Que la concesión del Muelle Norte adjudicada a APM Terminals no cumplió con ley de consulta previa, hecho reconocido por la propia Organización Internacional del Trabajo (OIT) de la Organización Mundial de las Naciones Unidas (ONU). Puede verse al respecto lo aparecido en el diario "La República", de fecha 16 de junio del 2012.
- 2 El gobierno anterior no respetó el mandato de la Ley N° 27943, ni el Decreto Legislativo N° 098, que señalaba a la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) como el titular de la gestión de los puertos públicos.
3. La aparición de un "Decreto de Urgencia" dada por el gobierno aprista, en donde el estado peruano dejaba de percibir 1.152 millones de dólares del monto originalmente establecido en el contrato original. (Labor, 2014).

12



Estos puntos no solo han tendido un manto de incuestionables dudas sobre la transparencia y legalidad del proceso de concesión, sino incluso, hoy en día, siguen habiendo denuncias y observaciones serias de organismos como la Autoridad Portuaria quienes también cuestionan el incumplimiento de lo establecido en el contrato de concesión en el sentido que el consorcio danés habría incumplido con abonar los montos fijados en el contrato y que la actividad portuaria en el Muelle Norte no habría alcanzado los rendimientos proyectados en los primeros años de su gestión.

Por su parte la empresa danesa, a través de su autoridad máxima el CEO Henrich Kristerson, ha prometido cumplir con lo establecido en el contrato con el estado peruano, sino además moverse en los tres planos que constituyen la razón de ser de la empresa que él representa. ¿Cuáles son estos puntos? El de la seguridad, el de los valores y el de la capacitación. Nos interesa en el presente estudio lo concerniente a cómo se concretiza ello en lo que constituye el impacto social generado en las comunidades aledañas al terminal portuario por la gestión de APM Terminals Callao. Veamos pues los resultados observados en el capítulo correspondiente del presente estudio de investigación.

12

## MATERIALES Y METODOS

Para estudiar el Impacto Social derivado de la concesión del Terminal Norte del Puerto del Callao, fue necesario previamente llevar a cabo una encuesta entre la población colindante a las instalaciones donde opera APM Terminales Callao.

Para ello se seleccionó y capacitó a un grupo de jóvenes alumnos de la Escuela Profesional de Ingeniería de Sistemas de la UNAC.

Evaluated el trabajo de campo y depurado el material se contó con cerca de setenta encuestas consideradas válidas las mismas que juntadas a la entrevista con funcionarios, dirigentes de la empresa y laboristas (portuarios) ofrecieron una información que nos ha permitido avanzar a la comprobación de nuestra hipótesis de trabajo. Sin embargo debemos repetir aquí, la que en otra parte de nuestro informe final dijimos, y ello es en cuanto a la controversia de cierta información considerando como CONFIDENCIAL por la empresa o consorcio danés, ello quizá habrían permitido una más completa información sobre lo que buscábamos del trabajo de campo.

12

A continuación presentamos el cuestionario en cuya ejecución participaron, como lo señalamos más arriba, alumnos de la escuela Profesional de Ingeniería de Sistemas.

# CUESTIONARIO

## DATOS GENERALES

Nombres, Apellidos: .....

Lugar de residencia: .....

Edad: .....

1. ¿Tiene usted conocimiento o referencia acerca de la problemática portuaria del país?

Si ( )      No ( )      N/S ( )

2. ¿Conoce usted la empresa estatal ENAPU?

Si ( )      No ( )      N/S ( )

3. ¿Qué opina de las privatizaciones o entregas en concesión de las Terminales Portuarias del Callao?

.....  
.....  
.....

4. ¿Sabe usted que empresas manejan o administran las Terminales Portuarias del Callao?

Si ( )                  No ( )                  N/S ( )

5. ¿En el caso del Muelle o Terminal del Puerto del Callao la concesionaria se ha dado a conocer en la comunidad chalaca?

Si ( )                  No ( )                  N/S ( )

6. ¿Qué obras o inversiones conoce usted que hayan sido hechas por el concesionario del Muelle Norte en las organizaciones o comunidad de la región Callao?

.....

.....

.....

7. ¿Cómo calificaría usted las obras (de existir) en la Región Callao de parte de la empresa concesionaria del Muelle del Norte?

Buena ( )                  Regular ( )                  Deficiente ( )                  Insuficiente ( )

R

## RESULTADOS

Empecemos a realizar una lectura de los datos obtenidos de nuestro trabajo de campo. Para ello veamos primero la información brindada por la propia empresa APM Terminals en su portal web ([www.apmterminalscallao.com.pe](http://www.apmterminalscallao.com.pe)). En ella, y en lo que respecta al tema social objeto de nuestro objeto de estudio, se afirma que esta variable cubre tres temas, a saber el de la educación, el de la salud y el de la infraestructura. Por ejemplo, en lo que ellos denominan "responsabilidad social con sus vecinos" iniciaron en el año 2011 y en el Asentamiento Humano Puerto nuevo un programa que benefició, en un inicio, a 77 niños de entre 3 y 5 años de edad pertenecientes todos ellos al nido "Mi Mundo Feliz. Posteriormente para el año 2013, y en alianza con la Municipalidad Provincial del Callao llegaron a beneficiar a 250 niños de entre 3 y 12 años de edad tanto del nido aludido como del colegio María Reiche ubicado igualmente en el mismo Asentamiento humano Puerto Nuevo. APM Terminals ha reconocido que el programa promovido por ellos ha obtenido buenos resultados. La nutrición de los niños – afirmaron – ha mejorado, así como el nivel de atención en clase. Agregaron, además, que ello ha aliviado la economía y la preocupación de sus familias. Y como complemento básico para darle sostenimiento a la labor educativa de ambas instituciones educativas, hicieron una donación de laboratorios de cómputo, beneficiando con ello al 100% del alumnado perteneciente a ambos centros escolares. Del mismo modo y dentro de esta variable social, en Puerto Nuevo se trabajó una propuesta de proyecto social con líderes locales con el objetivo de implementar una panadería del pueblo, esto con el propósito mayor de que los propios

12

pobladores fueran capaces de generar sus propios recursos para no tener que depender de terceros. Para el efecto, APM Terminals donó un horno de panadería, hecho que comprometía positivamente la capacitación y el empleo en panadería y pastelería en la juventud de Puerto Nuevo.

En adición, y como un tema colateral, APM Terminals implemento un programa de rehabilitación por consumo de drogas para el personal que labora en el Terminal norte (Ver Gráfica No. 1 de sección Anexos). Se tiene en el año 2013 un 30% de consumidores frente a un 70% de no consumidores, cifras relativas que el consorcio danés se compromete a mejorar para que su personal dependiente del consumo de drogas se sane e integren a la sociedad. Se han propuesto, en este caso, reducir al 0% el número de personas dependientes. Finalmente, y dentro de este mismo rubro de responsabilidad social, APM Terminals llegó a un feliz acuerdo con los pescadores artesanales cuya actividad se encontraba dentro del área concesionada. Como se sabe el fondeadero del Desembarcadero Pesquero (DPA), en efecto, se encontraba dentro de la jurisdicción del Terminal Norte Multipropósito, de ahí su modernización fue asumida por el consorcio danés en coordinación con las asociaciones pesqueras que funcionan en el desembarcadero. El proyecto de modernización, hecho de mutuo acuerdo, incluye el poder fondear transitoriamente, frente al área marítima del SIMA (de la Marina de Guerra) con un sistema de boyas ordenadas, así como la mejora sustancial del nuevo muelle, lo que a su vez contempla las siguientes obras: "mantenimiento del segundo piso, construcción de un nuevo local administrativo de tres pisos con espacio para oficinas, establecimiento de alimentación y comercialización del pescado, sistema de agua potable, servicios higiénicos, fábrica de hielo, grúa

12

de piso para descarga rápida, balanza de piso, dos portones fuera de la rada y dos embarcaciones para el transporte de personal; además de capacitación y talleres”.

Los hechos aquí descritos, tomados del portal web de la empresa danesa son, sin duda, importantes, a pesar de no contar con los montos totales donados o invertidos por considerarlo - así nos lo hicieron saber sus funcionarios – como **CONFIDENCIAL**, algo que consideramos podría justificarse si lo envuelve un tema ético y de verdadera vocación social, hecho que comprobamos cuando intentamos averiguarlo en la Universidad Nacional Del Callao donde las bolsas de trabajo y empleo ofrecidos a sus alumnos y egresados eran hechas casi de manera silenciosa y sin precisión de montos o cantidades pecuniarias invertidas en ellas.

En el tema laboral, que quizá fue lo primero que debimos abordar, el consorcio danés ofreció igualmente en su portal web importantes datos que pasaremos a leer. En la Gráfica No.2, por ejemplo, vemos tres representaciones sobre la población que labora en y par APM Terminals. Así, al año 2013, existían 1,300 empleados entre trabajadores regulares y trabajadores portuarios, de ellos en cuanto a la diversidad cultural el 51% eran trabajadores regulares y el 49% trabajadores portuarios. Como se ve la diferencia es mínima, apenas del 2%. En cuanto a la diversidad de edades, el 11% oscilaban entre los 20 y 29 años, así mismo el 21% comprende el rango que va de los 30 a los 39 años. Por otro lado, el sector que se encontraba entre los 40 y 49 años llegaba al 19%. A su turno los trabajadores que se encontraban en el rango que va de 50 a los 59 años alcanzaban el 30% y los del rango que va de 60 a más años llegan al 19%, lo que demuestra que existe una distribución del personal por edades

TJ

bastante equitativa resaltando que la población laboral adulta mayor constituye casi el 50% del total de trabajadores, lo cual exhibe una política de la empresa bastante inclusiva y respetuosa de la experiencia y capacidades de este segmento laboral. La última representación de la Gráfica No. 2 reafirma el criterio inclusivo de la empresa al considerar como parte de la población laboral a un 30% perteneciente al género femenino, descartándose con esta última políticas discriminatorias o excluyentes, lo que podría contribuir a un clima de estabilidad y de desarrollo organizacional o empresarial.

Para terminar con la información obtenida de la propia APM Terminals, veamos la Tabla No.1 de la sección Anexos. De la misma se observa que al iniciar su gestión en el segundo semestre del año 2011, el número de empleados era de 480, mientras que para el primer semestre del año 2013, la cifra alcanzó o se elevó a 675, es decir se incrementó en 177 nuevos empleados lo que dice bien del trato al tema laboral y social por parte del consorcio danés. Del mismo modo, y en este mismo periodo el número de accidentes con pérdida de tiempo (LTIF) disminuyó significativamente de 81.54 a 6.85, mientras que las fatalidades en número se mantuvieron en 1.

Pasemos ahora a leer los resultados obtenidos de nuestro trabajo de campo, hecho aplicando en la población chalaca una encuesta con sendas preguntas relacionadas con nuestro objeto de estudio.

Así, en la Tabla No.1 de la sección Apéndice y ante nuestra primera pregunta, un 54.7% de la población encuestada reconoció que tenía referencias acerca de la problemática portuaria frente a un alto 43.4% que afirmaba que no y un 1.9% que no supo qué responder, la Gráfica No.1 ilustra este resultado. Cuando en una segunda pregunta se les decía si conocían a la empresa estatal



ENAPU, un alto 94.3% de los encuestados respondió afirmativamente frente a un 5.7% que dijo lo contrario (Ver sección Apéndice, Tabla y Gráfica No.2), lo que indica que la empresa aludida estaba bien posesionada en la opinión de la población chalaca. En la Tabla y Gráfica No.3 de la sección Apéndice vemos que ante la pregunta número cuatro de nuestro cuestionario, un alto 51.0% de los ciudadanos respondió que no sabían qué empresa administraba los Terminales Portuarios del Callao frente a un 41.5% que afirmó lo contrario y un 7.5% que no supo qué responder, cifras igualmente preocupantes tratándose de una población residente del primer puerto de la república. La pregunta No.5 de nuestro cuestionario fue clave y quizá el más importante ya que en ella pedíamos se nos dijera si tenían información de la existencia de la empresa que tenía en concesión el Terminal Norte del puerto del Callao obteniendo un altísimo 70.0% que respondió que NO (!) frente a un bajo 21% que afirmaban lo contrario y un 9% que no supo qué responder, lo que exhibe una preocupación igualmente preocupante sobre la problemática portuaria coincidente con los datos de la Tabla y Gráfica No.1 de la sección Apéndice. Quizá el poco tiempo (dos años y medio) que tiene APM Terminals administrando el Terminal Norte del puerto del Callao explique ello pero de todos modos es algo que esta empresa tendría que revertir en los próximos años (Ver Tabla y Gráfica No.4 de la sección Apéndice). Toda esta información podemos encontrarla coincidente también con lo que recibimos como respuesta a la pregunta No. 6 de nuestro cuestionario.

WJ

Por ejemplo, sobre las obras o inversiones hechas por APM Terminals en las organizaciones o comunidad chalaca, un 8% reconoció que se habían realizado en la ampliación del terminal, mientras que un 21% y 12% señaló que

estas habían ido a pistas y parques respectivamente y un alto 39% mencionó que no se habían realizado ninguna obra o inversión. Como se podrá ver entonces, solo el primer grupo (8%) acertó, lo cual dice mucho acerca de la difusión o publicidad que la empresa danesa hace sobre su labor habida cuenta del tremendo cuestionamiento que se hizo respecto del proceso que terminó colocándola como ganadora de la concesión. Entonces el impacto social que este proceso ha generado en la comunidad chalaca es, pues, negativa y entra en contradicción con la labor realizada por la empresa en este rubro (Ver la Tabla No. 5 de la sección Apéndice).

Coincidente con la información anterior, cuando se les preguntó a los encuestados cómo calificaría las obras hecha por la empresa concesionaria del Terminal o Muelle Norte, un 9% y 23% respondió que buena y regular, respectivamente; mientras que un 19% y un 36% opinó que ella fue insuficiente y deficiente, respectivamente, quedando un 13% que no supo qué responder, panorama que nos parece deberá ser revertido por la empresa danesa para revertir ese impacto negativo generado en la población por la falta de información o difusión de la labor realizada.

Finalmente, la pregunta 3 fue una de tipo abierta porque queríamos saber la opinión de la población chalaca respecto de las privatizaciones, a lo cual la gran mayoría mostró su rechazo aduciendo razones como que eran negativas, atentaban contra el empleo o solo benefician a los extranjeros. A su vez, una mínima parte de los encuestados señaló que eran necesarias porque daban empleo y traían desarrollo, mientras que también hubieron algunos, los menos, que no supieron que responder.

W

## DISCUSIÓN

Desde que Alberto Fujimori, en su condición de presidente de la República, impusiese el llamado modelo neoliberal en la sociedad peruana, el debate entre “privatistas” entró en una nueva etapa centrándose en ello, principalmente, en la relación que debería observarse entre el estado y el mercado. Así, los primeros señalaban que las empresas públicas deberían entregarse en concesión o ser privatizadas, los segundos afirmaban, por el contrario, que las empresas en manos del estado deberían mantenerse en ella, más aún cuando se trataban de recursos o riquezas consideradas estratégicas y que, por lo tanto, no podían ponerse en riesgo de ser entregada a manos privadas y peor, si ella fueran extranjeras.

Han pasado más de veinte años en los cuales los gobiernos de Fujimori, Paniagua (transitorio), Toledo y García aportaron para los primeros (privatistas) diseñando y ejecutando políticas que los segundos consideraron entreguistas y atentatorias contra la soberanía y la seguridad nacional. Así, importantes recursos como el de los hidrocarburos y los de la electricidad fueron, en efecto, entregados a importantes consorcios foráneos pertenecientes a algunos de ellos al país vecino de Chile, país que pasaba de esta manera a posesionarse, de un importante recurso estratégico como el de la electricidad.

12 Cuando en el año 2006 la presidencia nacionalista de Ollanta Humala irrumpió en escena, renació en la población patriótica y laborista la esperanza de que alguien, al fin, pudiera poner freno a la ola privatista y entreguista, pero ello fue truncado al perder Humala las elecciones frente a Alan García quien siguió la

línea de sus predecesores. La campaña nacionalista del 2011 volvió a abrir la esperanza trunca y un importante porcentaje de la población se preparó para esta vez no perder las elecciones presidenciales y congresales. Hoy, pasado más de tres años del gobierno de Ollanta Humala los hechos lo enmarcan en la línea de Fujimori, Paniagua, Toledo y Alan García. El programa nacionalista y, aún, el de la hoja de ruta, fueron dejados de lado para proseguir con el modelo habitual y los dictados del Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, etc.

Como es de dominio público, el tema de los puertos ha sido, y aún lo es, uno de los temas envueltos en la polémica entre privatista y contratistas.

En las dos últimas décadas importantes puertos fueron entregados en concesión Mataráni, Paita, y los más importantes terminales del puerto del Callao, el Norte y el Sur, en efecto, fueron entregados a importantes consorcios extranjeros prometiendo con ello la mejora de sus instalaciones y el incremento de ganancias para el erario nacional. Pues bien, Humala lejos de frenar la ola privatista, como lo prometió en su campaña presidencial, continuó con la misma ejecutando en el presente año (2014) la entrega de otro importante puerto del litoral como el de Pisco, desmantelado así a ENAPU, una de las empresas públicas que mostraba solvencia y balances positivos en sus ejercicios administrativos y económicos. Pero nos interesa, para el caso, de nuestro proyecto de investigación reparar con lo ocurrido en el Terminal Norte del Puerto del Callao. Esta concesión ganadora por APM Terminals, un consorcio Danés, fue cuestionada no solo por haberse realizado y culminado a un mes del término del mandato presidencial de Alan García, sino porque además, mediante un Decreto de Urgencia firmado por él se rebajó la suma que APM Terminals debió entregar al Estado Peruano al momento de hacerse

R

con la concesión. En monto rebajado de 1,900 millones de dólares a 748 millones, es decir, ganancia entregada por el señor Alan García, así APM Terminals fue beneficiada en 1,152 millones de dólares.

Como era de entenderse este acto provocó una reacción de repudio y rechazo de parte de sectores importantes de la población sobre todo el laboral. Al respecto los trabajadores portuarios organizados en el FENTENAPU fueron los más radicales quienes llamaron a anular dicha concesión por considerarla lesiva al interés nacional y porque además con el Decreto de urgencia aludido se tiñó de un manto de corrupción al más alto nivel gubernamental. Recurrieron los portuarios a instancias competentes incluidas las del Congreso, en donde se formaron comisiones para investigar el hecho, la última de las cuales fue presidida por Rogelio Canches quien prometió una profunda investigación. Sin embargo hasta la fecha no mostró ningún resultado importante. Este hecho añadió al debate el ingrediente moral al desgastado el tema económico. Por lo demás, y en medio de todo ello, el consorcio Danés APM Terminals Callao (ahora) prometió apenas se le notificó el resultado de la licitación que su empresa, una de las más importantes en el mundo cumpliría con lo establecido en el contrato con creces, y que no solo invertiría en el puerto, sino además en la comunidad Chalaca porque ello formaba parte de su conducta empresarial. Esto fue tomado como se entendería, con escepticismo por los antecedentes de los procesos de privatización en el que se incluía a los puntos y no fue óbice para que el pedido de nulidad del proceso de licitación fuese declarado nulo por el poder judicial. Ahora, han transcurrido más de tres años y correspondería realizar una evaluación de lo prometido y realizado por APM Terminals Callao, de allí la importancia de la presente investigación esperando que los resultados

12

observados permitan aclarar sobre las pérdidas y ventajas con la privatización o concesión y si el consorcio Danés muestra lo que dice ser, una empresa comprometida no solo con el puerto y la economía peruana, sino también con la "comunidades aledañas".



# CONCLUSIONES

1. De acuerdo a los datos obtenidos del propio portal web de la empresa concesionaria del Terminal Norte del Puerto del Callao APM Terminals Callao, se revela al año 2013, es decir en dos años de gestión, que la labor realizada en el ámbito social no ha descuidado el tema laboral – siempre la variable más expuesta y sensible a procesos de privatización o concesión - , y los temas relacionados con la educación y la salud. En ese sentido, el número de empleados se ha incrementado positivamente así como su distribución en los campos de la cultura, las edades y el género configurando una política inclusiva y de buen trato al tema humano. Del mismo modo en el campo educativo y en de la salud, la empresa concesionaria muestra un interés especial concentrada en instituciones educativas y en el de su propia organización con niños y personas realmente necesitadas y pertenecientes a un asentamiento humano como Puerto Nuevo y a una población laboral dependiente (consumidoras de sustancias tóxicas), sin descuidar donaciones en infraestructura educativa y productiva, fomentando con ella la capacitación efectiva y el empleo.
2. En contraste con nuestra primera conclusión, los datos ofrecidos gracias a una encuesta realizada en una muestra de la población chalaca son negativas y contraproducentes al consorcio danés APM Terminals Callao. Así, un alto porcentaje desconoce su existencia y peor, de la labor que realiza en el ámbito social, más bien la empresa estatal ENAPU tiene un mayor posicionamiento en la opinión pública, y aun son fuertes las voces opuestas a toda privatización o presencia en sectores estratégicos de

12

consorcios extranjeros, más aún cuando la concesión no ha sido sometido a Consulta Previa como lo manda la ley respectiva.

- 12
3. En tanto y en cuanto APM Terminals Callao no difunda y publicite en la población chalaca su obra en el campo social, compatibilizándolo con el concepto ético en cuanto a la CONFIDENCIALIDAD, no revertirá la imagen que ella tiene en esta población cuya opinión y datos que han brindado al presente estudio son los de una empresa que no está aportando significativamente en el progreso y desarrollo de nuestro primer puerto y ciudad.



# REFERENCIAS

## Notas:

- Dammert Ego Aguirre, Manuel: "La República Lobbyista". Editorial Hechos y Enlaces S.R.L. 2009, Lima
- Zúñiga Dávila, Jorge Santos: "Análisis y Perspectiva de la Privatización del Puerto del Callao: Una propuesta para la Provincia Constitucional", UNAC, 2014, Callao.

## Diario:

- La República De fecha 16.06.2012, Lima.

## Internet:

- [www.apmterminalscallao.com.pe](http://www.apmterminalscallao.com.pe)
- [www.fentenapu.org.pe](http://www.fentenapu.org.pe)

## APÉNDICE

12

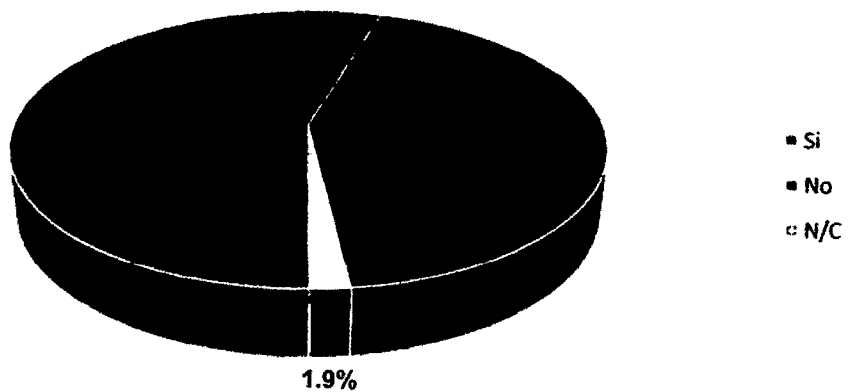
1.- Tiene usted conocimiento o referencia acerca de la problemática portuaria del país?

**TABLA N° 1**

<b>Respuesta</b>	<b>%</b>
Si	54.7%
No	43.4%
N/C	1.9%

Fuente: Elaboración propia

**GRAFICA N° 1**



Fuente: Elaboración propia

72

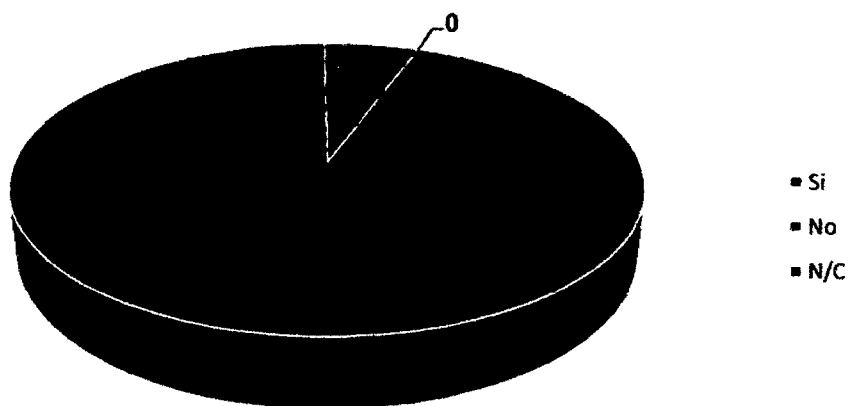
2.- ¿Conoce usted la Empresa Estatal ENAPU?

TABLA N° 2

Respuesta	%
Si	94.3%
No	5.7%
N/C	0

Fuente: Elaboración propia

GRAFICA N° 2



Fuente: Elaboración propia

72

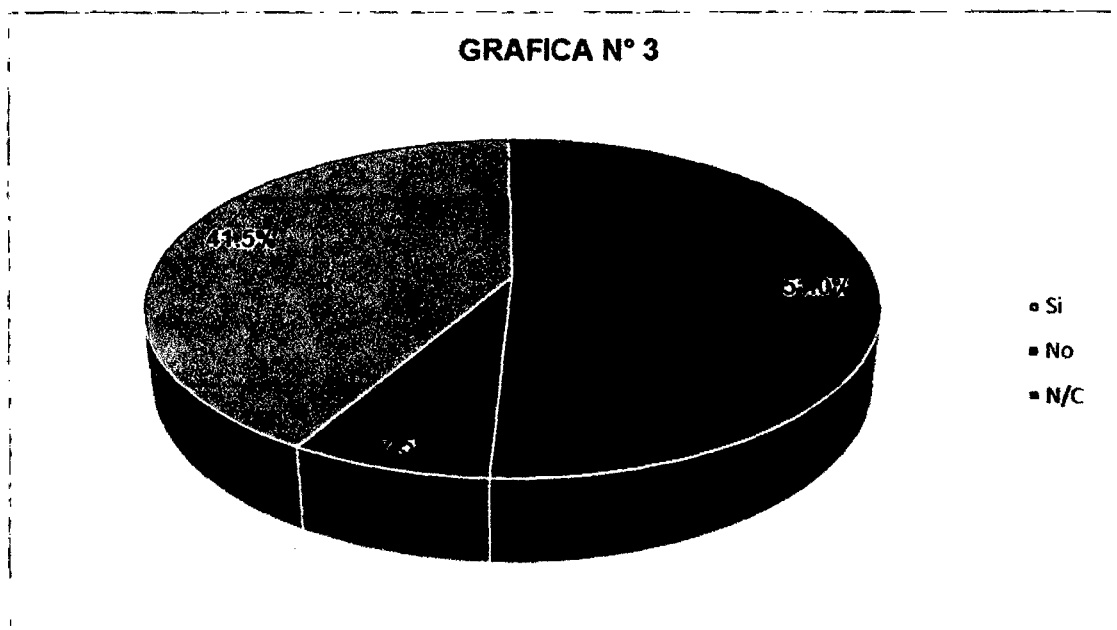
3.- ¿Sabe usted qué empresas manejan o administran las terminales portuarias del Callao?

**TABLA N° 3**

Respuesta	%
Si	41.5%
No	51.0%
N/C	7.5%

Fuente: Elaboración propia

**GRAFICA N° 3**



Fuente: Elaboración propia

12

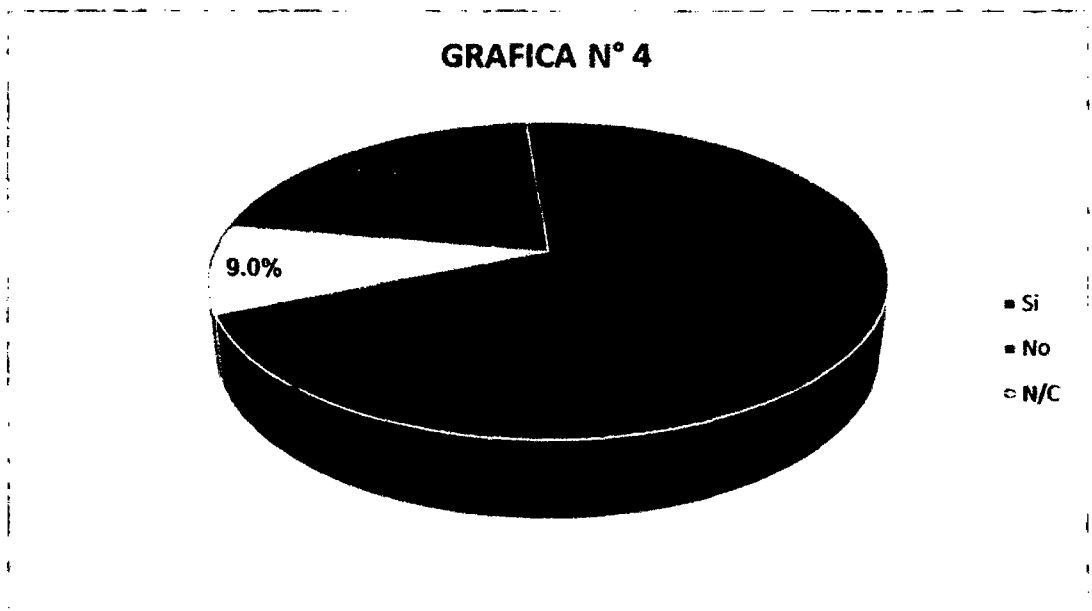
4.- ¿En el caso del Muelle o Terminal Norte del Puerto del Callao, la empresa Concesionaria se ha dado a conocer en la comunidad chalaca?

**TABLA N° 4**

Respuesta	%
Si	21.0%
No	70.0%
N/C	9.0%

Fuente: Elaboración propia

**GRAFICA N° 4**



Fuente: Elaboración propia

12

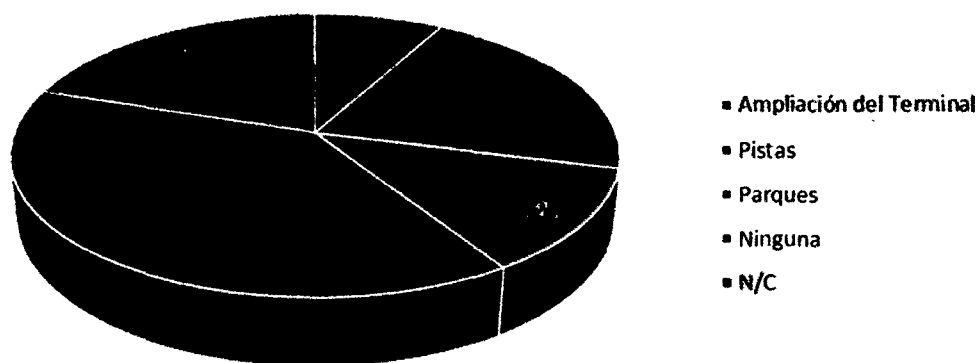
5.- ¿Qué obras o inversiones conoce usted que hayan sido hechas por la concesionaria del Muelle o Terminal Norte en las organizaciones o comunidad chalaca?

**TABLA N° 5**

OBRAS	%
Ampliación del Terminal	8
Pistas	21
Parques	12
Ninguna	39
N/C	20

Fuente: Elaboración propia

**GRAFICA N° 5**



Fuente: Elaboración propia

23

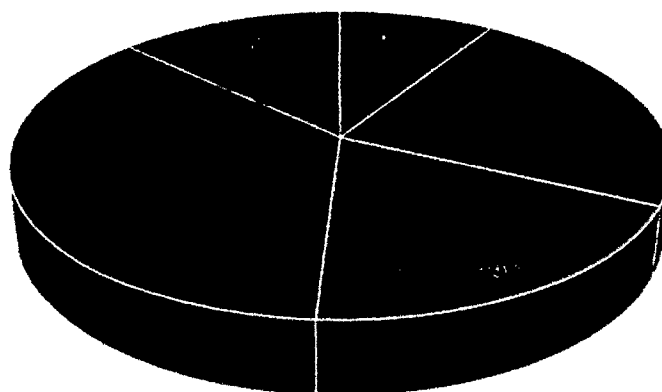
6.- ¿Cómo calificaría usted las obras (de existir) en la Región Callao por parte de la empresa concesionaria del Muelle o Terminal Norte?

**TABLA N° 6**

<b>OBRAS</b>	<b>%</b>
Buena	9%
Regular	23%
Insuficiente	19%
Deficiente	36%
N/C	13%

Fuente: Elaboración propia

**GRAFICA N° 6**



- Buena
- Regular
- Insuficiente
- Deficiente
- N/C

Fuente: Elaboración propia

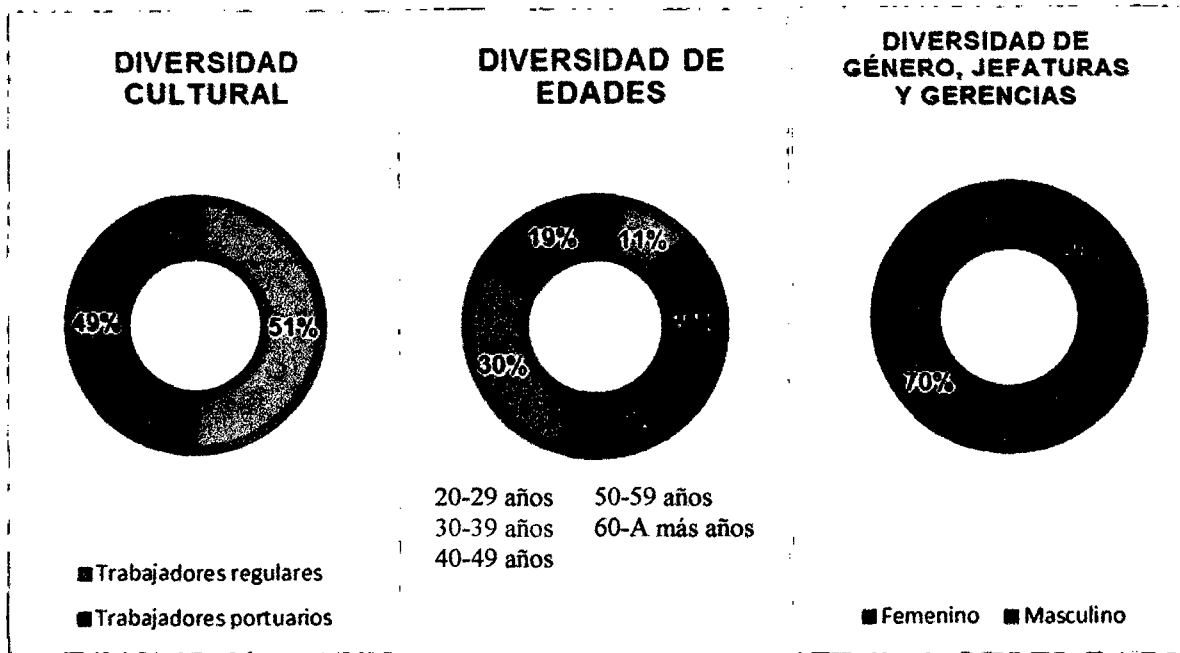
12



# ANEXOS

12

# GRAFICA N° 1



Fuente: APM Terminales

# GRAFICA N° 2



Fuente: APM Terminales . Sobre el inventario de pruebas toxicológicas realizadas en 2013.

## TABLA N° 1

Desempeño social	Unidad	2011	2012	2012	2013
		Semestre II	Semestre I	Semestre II	Semestre I
Número de Empleados	personas	480	614	664	657
Accidentes con pérdida	LTIF	81.54	16.4	6.04	6.85
El tiempo					
Fatalidades	número	1	1	0	1

Fuente: APM TERMINALS

RJ