

# Boletín Portuario

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

Nº 32

## Contenido

- Actualidad 1
- Actualidad 2
- Modernización 3
- Servicios Portuarios 4
- Servicios Portuarios 5
- Opinión 6
- Puertos Nacionales 7
- APN Noticias 8

### Boletín Portuario

Director:  
Valm. (r) Frank Boyle Alvarado  
Editor General:  
Gerardo Pérez Delgado  
Colaboradores:  
Eusebio Vega Bueza  
Roy Legoas Montejo  
Luz María Ramos Macavilca  
Manuel Quiroga Suito  
Juan Pozo Vivanco  
José Maratuech Pinzás  
Edición y Diseño:  
Jacqueline Santolalla Huerto

### Autoridad Portuaria Nacional

Dirección  
Av. Santa Rosa 135 - La Perla  
Callao - Perú  
E-mail:  
[boletinportuario@apn.gob.pe](mailto:boletinportuario@apn.gob.pe)  
Teléfonos: 457-6226 Anexo 2001  
Fax: 457-6226 Anexo 2201

## ACTUALIDAD

Octubre de 2009

### Con la optimización de la cadena logística los gastos de los exportadores en el TP Paita son menores que antes



La Autoridad Portuaria Nacional (APN), realizó un análisis de las tarifas que se aplican en el Terminal Portuario de Paita, concesionado a Terminales Portuarios Euroandinos, en donde concluye que optimizando la cadena logística en la parte portuaria y de almacenamiento con la entrada del nuevo operador portuario, los gastos en que incurren los exportadores son menores a los generados cuando el operador del puerto era ENAPU S.A.

Del análisis se desprende que con el ingreso del nuevo operador se presenta una reestructuración de los conceptos y variación en los costos directos e indirectos que asume el exportador.

#### Costos indirectos y directos(1)

Los costos indirectos de exportación son los pagos efectuados por la línea naviera que ahora ascienden a US\$ 97.50 (50% de dicho cobro corresponde al contenedor vacío) por un contenedor de 40" y que antes ascendían a US\$65.00.

Los costos directos por la exportación de un contenedor de 40", relacionados con el componente portuario ahora estos son de US\$ 292.50 (50% de dicho cobro corresponde al contenedor vacío), precio que incluye desde que ingresa el contenedor con carga en el T.P. Paita

hasta que es embarcado en la nave que lo trasladará (siempre y cuando el contenedor cargado no esté almacenado en el Terminal por más de 48 horas en espera a que llegue la nave). Estos mismos costos con Enapu ascendían a US\$ 407.37.

Asimismo, los costos directos, relacionados con los pagos por servicios complementarios y especiales ascienden a US\$ 315.62 debiendo precisarse que ya no se deben incluir el concepto de balanza y precintos porque éstos están incluidos en los costos portuarios. Mientras que estos costos directos en la época de Enapu eran de US\$312.58 por un contenedor de 40".

Por tanto, tenemos que el costo directo como consecuencia de la exportación de un contenedor de 40 pies al día de hoy resulta US\$ 608.12 y cuando el TP Paita era administrado por Enapu, más los operadores intermediarios ascendía a US\$784.95.

*Continúa Pág. 02)*

(1) Costo estimado para un contenedor de exportación de 40'. Se ha elegido un contenedor de 40' de exportación porque es el tipo de operación más frecuente en el Terminal Portuario.



(Continuación)

**Conclusión**

En esta investigación, la APN concluye que los costos directos tendrían una rebaja de aproximadamente del 15.5% (alrededor de US\$ 110.00 por contenedor de 40 pies) al cambiar de administrador del puerto. Pero si consideramos los costos indirectos, el ahorro se reduciría a 10.1% (alrededor de US\$ 80 por contenedor de 40 pies).

Sin embargo, esta rebaja será efectiva siempre y cuando en las operaciones de comercio exterior no utilicen a los operadores extraportuarios que son quienes, en la

práctica, encarecen el costo de la cadena logística del comercio exterior.

También hay que tener en cuenta que una vez que se inicien las operaciones del nuevo muelle que construirá el concesionario para la atención de naves tipo Panamax, la tarifa por los servicios se verá reducida en aproximadamente US\$ 87.00 adicionales a los antes calculados.

Asimismo, en los costos por los servicios portuarios, se produjo una reducción de 17.44%, según se muestra en el siguiente cuadro.

**SITUACIÓN ANTES DE LA CONCESIÓN**

Pagos efectuados por la línea naviera	
Desestiba (cont. vacío)	\$15.00
Tracción (cont. vacío) al Terminal extraportuario	\$25.00
Uso de Muelle (cont. vacío)	\$25.00
<b>Total pagos línea</b>	<b>\$65.00</b>

Pagos Efectuados por el Exportador	
Gate Out (cont. vacío)	\$73.48
Derecho de embarque	\$170.17
Gastos administrativos	\$9.02
Tracción (cont. lleno) del Terminal Extraportuario al Terminal Portuario	\$66.64
Control de Precintos	\$16.66
Manipuleo de carga (cont. lleno)	\$71.40
<b>Total Pago Servicios Portuarios</b>	<b>\$407.37</b>

<b>TOTAL CONTENEDOR 40"</b>	<b>\$472.37</b>
-----------------------------	-----------------

**SITUACIÓN DESPUÉS DE LA CONCESIÓN**

Pagos efectuados por la línea naviera	
Lines in / Lines out (vacío)	\$48.75
Lines in / Lines out (lleno)	\$48.75
<b>Total pagos línea</b>	<b>\$97.50</b>

Pagos Efectuados por el Exportador	
Handling + Gate Out (vacío)	\$146.25
Handling + Gate in (lleno)	\$146.25
<b>Total Pago Servicios Portuarios</b>	<b>\$292.50</b>

<b>TOTAL CONTENEDOR 40"</b>	<b>\$390.00</b>
-----------------------------	-----------------

## APN expuso los planes maestros de los T.P. de Ilo, Gral. San Martín y San Juan de Marcona

(Con el objetivo de cumplir el compromiso de mantener informada a la comunidad portuaria sobre los planes de desarrollo elaborados para modernizar los puertos nacionales, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) realizó, durante el mes de octubre, exposiciones sobre el Plan Maestro de los Terminales Portuarios de Ilo, Gral. San Martín y San Juan de Marcona.

En las exposiciones se contó con la presencia de las autoridades del gobierno central, gobiernos regionales y locales involucrados en el ámbito portuario y representantes de instituciones públicas y privadas que forman parte de la comunidad portuaria.

**Plan maestro del TP Ilo**

El pasado 19 de octubre, se presentó en la ciudad de Ilo, un alcance de la situación actual del puerto de dicha

ciudad, así como las propuestas de la APN en materia de inversiones para el desarrollo de este importante puerto.

*Continúa Pág. 03)*



(Continuación)

La Autoridad Portuaria Nacional informó que de acuerdo al Plan Maestro el total de inversiones en el Terminal Portuario de Ilo, ascenderían a 205 millones 548 mil dólares, dividido en tres fases.

La primera fase comprende el período 2010 – 2011 y representaría una inversión de 18 millones 365 mil dólares; la segunda fase, correspondiente al año 2023, con una inversión de 10 millones 772 mil dólares; y durante la tercera fase, prevista para el año 2030, se realizaría una inversión de 176 millones 411 mil dólares. Con este desarrollo el proyecto es autosostenible en las fases I y II; para la fase III requerirá el cofinanciamiento del Estado.

Continuando con las exposiciones, el 23 de octubre se realizó la presentación de los Planes Maestros de los Terminales Portuarios del General San Martín (Pisco) y San Juan de Marcona (Nazca).

#### Inversiones en TP Gral. San Martín



De acuerdo al Plan Maestro el total de inversiones en el Terminal Portuario General San Martín, ascenderían a US\$ 158.6 millones, dividido en tres fases.



La APN informó que los beneficios de este proyecto de inversión son el ahorro por transporte terrestre, pues se dejaría de transportar contenedores desde el área de influencia hasta el TP Callao.

#### Inversiones en TP San Juan de Marcona

Las inversiones previstas en el Terminal Portuario San Juan de Marcona, de acuerdo al Plan Maestro, ascenderían a US\$ 750.2 millones, dividido en seis fases.

En ambas presentaciones se contó con la presencia del presidente del Directorio de la APN, Valm. (r) Frank Boyle Alvarado, en Ilo estuvo presente, la jefa de proyectos de ProInversión, Patricia Alarcón y la exposición estuvo a cargo del Director de Planeamiento y Estudios Económicos de la APN, Eusebio Vega, mientras que en Ica estuvo a cargo del consultor de la APN, Edgar Patiño.

## Servicio garantizado por Marca de Garantía beneficiará a líneas navieras

El 01 de octubre del año en curso, con las recientes autorizaciones de uso de la Marca otorgadas por la Asociación Latinoamericana de Calidad Portuaria (ALCP) a las empresas TRAMARSA e INVERNA, la Marca de Garantía logró completar la representatividad de la cadena logística necesaria para ofrecer las primeras garantías a las líneas navieras.

A partir de esta fecha, las líneas que recalen en el puerto del Callao son beneficiadas con los más altos estándares de prestación de servicios en los procedimientos de atraque y desatraque de naves, calidad de servicio garantizado por la Marca de Garantía mediante las empresas autorizadas al uso de la misma, como son: COSMOS para el servicio de agenciamiento marítimo; TRIMSER en su servicio de practica; TRAMARSA para sus servicios de agenciamiento, practica y remolcaje; e INVERNA para el servicio de remolcaje.

Gracias al impecable trabajo y permanente esfuerzo de las empresas arriba mencionadas, se logró cumplir con los estándares de calidad establecidos por la



Marca de Garantía, los cuales fueron definidos por el Consejo de Calidad del Puerto del Callao, organismo presidido por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), con el objeto de incrementar la calidad en la prestación de servicios a las líneas, a los importadores y a los exportadores de nuestro primer puerto.

Cabe precisar que el Consejo de Calidad irá incrementando el estándar de las garantías arriba mencionadas y las complementará a mediano plazo con garantías para el aprovisionamiento de naves y para el flujo de los contenedores de importación y exportación.

Este hecho marca un hito en la implementación de la Marca dirigida por la ALCP y su representante en Perú, la Asociación Peruana de Calidad Portuaria y por la Autoridad Portuaria Nacional, puesto que es la primera comunidad portuaria a nivel de Latinoamérica que se organiza y logra ofrecer garantías y estándares de calidad a sus usuarios finales.

## APN realizó inspección al avance de obras del proyecto “Exportación de gas natural licuado” de PERÚ LNG

A través de la dirección de operaciones y medio ambiente (DOMA), la Autoridad Portuaria Nacional realizó una visita al avance de obras del proyecto “Exportación de gas natural licuado” de Perú LNG – Melchorita en Cañete. Luego de ser aprobada su habilitación de terminal marítimo, la empresa se encuentra en etapa de construcción.

La visita técnica tuvo como objetivo inspeccionar la infraestructura, así como verificar la situación de los servicios portuarios, así como:

- Orientación del espigón. Efecto de olas, viento y mareas sobre el espigón. (abrigo o seguridad).
- Visibilidad en la zona.
- Forma de sostenimiento de la infraestructura.
- Profundidad de clavado de los pilotes y área de los



mismos (resistencia).

Asimismo, se inspeccionó los tipos de mediciones con respecto al estado del medio ambiente, como:

- Tipos de Monitoreos de acuerdo al EIA (Estudio de Impacto Ambiental) aprobado.
- Batimetría, erosión y operaciones de dragado.
- Equipos de monitoreo ambiental empleado.
- Compromisos ambientales durante la construcción y en la etapa de funcionamiento del puerto.

Finalmente, los especialistas de la APN expusieron el proceso que la empresa debe seguir para gestionar la recepción de obra y la Licencia Portuaria para que puedan iniciar sus operaciones portuarias.

## APN realizó un conversatorio con representantes de las agencias marítimas

Con el fin de fortalecer los lazos entre la autoridad y los administrados portuarios, el pasado 22 de octubre, la Autoridad Portuaria Nacional realizó un conversatorio con los gerentes y personal de operaciones de las agencias marítimas.

Los temas de discusión en la reunión fueron operacionales como los plazos establecidos para el anuncio de arribos y zarpes, los pagos por concepto de recepción y despacho de naves, los procedimientos sobre el orden de la salida de naves, entre otros.

La reunión tuvo resultados fructíferos, dado que a través de mecanismos como éste, se logra el mejoramiento de los procesos operativos que se realizan cotidianamente en los puertos del país.

El compromiso de ambas partes al final del conversatorio fue la total disponibilidad de participar continuamente de estas reuniones.

El conversatorio contó con la presencia de representantes de agencias marítimas tales como Marking, Renadsa, Barwil, entre otros.

Asimismo, la reunión fue presidida por el director de Operaciones y Medio Ambiente, José Maratuech, quien estuvo acompañado de los especialistas de su dirección, quienes estuvieron encargados de absolver cualquier consulta.



## APN remitió al MTC Reglamento de Protección, Seguridad y Calidad Portuaria para su aprobación

FOTO DE ARCHIVO



Con la finalidad de garantizar que las actividades que se desarrollan en los puertos, terminales e instalaciones portuarias se realicen dentro de los estándares establecidos por la

normativa nacional, convenios y otros instrumentos internacionales, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) elevó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) el Reglamento de Protección, Seguridad y Calidad Portuaria para su aprobación.

El reglamento será aplicado en los aspectos referentes a protección portuaria, seguridad portuaria y en sistemas de gestión de calidad a nivel portuario nacional, de acuerdo a la normativa preparada por la APN.

La aplicación de medidas y procedimientos de protección, seguridad y calidad tendrá como principio la

reducción al mínimo de los inconvenientes o demoras para los buques, el personal, los pasajeros, visitantes, las mercancías y los servicios.

Asimismo, es importante resaltar que la Autoridad Portuaria Nacional, en su calidad de ente rector del Sistema Portuario Nacional, se encuentra facultada para verificar el cumplimiento de los convenios y otros instrumentos internacionales así como las normas nacionales relacionadas a la protección, seguridad, tratamiento de mercancías peligrosas y calidad en las instalaciones portuarias.

Vale indicar que este reglamento se hará efectivo al ser aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su aplicación.

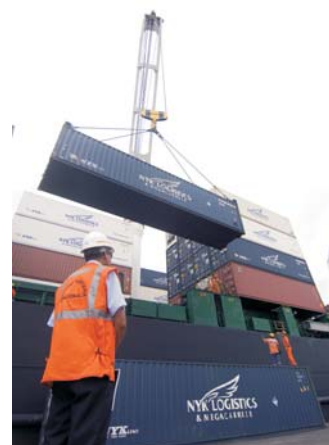


FOTO DE ARCHIVO

## La APN presentó proyecto de reglamento de Servicios Portuarios Básicos y Generales en T.P Salaverry

La Autoridad Portuaria Nacional, a través de la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente (DOMA), brindó una charla dirigida a la comunidad portuaria de Salaverry sobre los reglamentos vigentes y los proyectos que establecen los servicios portuarios básicos y generales.



La charla fue realizada el 28 de octubre en el Auditorio de la sede en el Terminal Portuario Salaverry (La Libertad), administrado por Empresa Nacional de Puertos (Enapu) y fue dirigida por el especialista del Área de Servicios Portuarios de la APN, Sandro Palma Basile.

Esta capacitación se realizó luego que la APN presentara el proyecto de Reglamento de los Servicios Portuarios Básicos y Generales a la comunidad portuaria del Callao, el pasado 21 de mayo en las instalaciones del Infocap.

Dicha capacitación terminó con un diálogo en el que se expusieron dudas, sugerencias y se trazó como meta fortalecer lazos entre la APN y el administrador portuario.

### Inspección en Salaverry

En tanto, el consultor de la APN visitó las instalaciones de los puertos de Eten, Malabrigo y la sede de Enapu S.A. en Salaverry con el fin de inspeccionar a las agencias marítimas y empresas de servicios portuarios básicos.



Asimismo, se verificó la información acerca de cómo se están prestando los servicios portuarios generales como el control del tráfico portuario, señalización, entre otros.

## Las Reglas de Rotterdam

Por José Antonio Pejovés Macedo (\*)

El pasado 11 de diciembre de 2008, la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte



Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, instrumento internacional que será conocido como las Reglas de Róterdam, en reconocimiento a la célebre ciudad

portuaria de los Países Bajos.

Las Reglas de Rotterdam buscan instaurar un régimen moderno y uniforme, que gobierne el transporte de mercancías en contenedores de puerta a puerta (door to door), en el cual se dé por lo menos un tramo marítimo. Como es dato conocido, cerca del noventa por ciento del comercio mundial se moviliza usando el modo marítimo, es decir por medio de buques, y la “contenedorización” se ha ido masificando al extremo que su uso intensivo en los últimos veinte años ha generado una auténtica revolución en el diseño de los puertos y de los buques, con el consiguiente abaratamiento en el traslado de las mercancías, al facilitarse las operaciones intermodales, y al explotar al máximo posible las economías de escala y las entregas dentro de los plazos previstos (just in time); al punto que puede afirmarse, que la revolución del contenedor ha sido un potente catalizador para la facilitación del comercio en el mundo.

Este nuevo estatuto tiene entre sus principales objetivos reemplazar básicamente, entre otros: a las Reglas de La Haya de 1924 –de las que el Perú es parte desde 1964– y a sus Protocolos de Visby de 1968 y de los Derechos Especiales de Giro de 1977; a las Reglas de Hamburgo de 1978; y al Convenio de las Naciones Unidas de 1980 sobre Transporte Multimodal, que si bien no entró nunca en vigor, influyó en la adopción de importantes cuerpos normativos como son las Decisiones 331 y 393 de la Comunidad Andina.

Las Reglas de Rotterdam son el resultado de un esfuerzo que inició en el 2002 el Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte de la Comisión de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL, por su acrónimo en inglés), el cual contó con el valioso soporte del Comité Marítimo

Internacional (CMI) que con antelación había iniciado el análisis de la cuestión.

Una nota publicada por UNCITRAL, señala que las Reglas de Rotterdam, entre otros avances, permiten el uso de documentos electrónicos de transporte. Contemplan también un incremento en los límites de responsabilidad de los porteadores en caso de pérdidas o daños a las mercancías y eliminan la cuestionable culpa náutica como eximente de responsabilidad.

Corresponde analizar a profundidad si le conviene a la comunidad marítima internacional aprobar un nuevo régimen de responsabilidad que se sume a los ya existentes, pues ello no contribuye a la anhelada uniformidad de las normas sobre la materia, la cual persigue reducir los sobre costos que trae la inseguridad jurídica. Habrá que sopesar esa cuestión, y si es que las Reglas de Rotterdam convienen a los intereses de los países en desarrollo como el Perú, los cuales son eminentemente cargadores y cuya tradición armatorial es casi inexistente, será pertinente incorporarlas a nuestra legislación e impulsar su ratificación por otros Estados.



El 23 de septiembre del año en curso, fue la fecha que la Asamblea General de las Naciones Unidas fijó para que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, quede abierto a la firma, en una ceremonia que para tal efecto se celebró en la ciudad de Rotterdam. Ese importante instrumento internacional ya ha sido suscrito por dieciséis países, entre ellos algunos de reconocida tradición marítima como Estados Unidos, Noruega, Dinamarca, Grecia, Holanda,

Francia, España y Polonia; las Reglas de Rotterdam entrarán en vigor un año después de que hayan sido ratificadas por veinte países.

(\*) Las opiniones expresadas en este artículo son a título personal y no comprometen a la Autoridad Portuaria Nacional.

## APN informó sobre el proyecto de Desarrollo en el TP San Martín ante congresistas y autoridades de Pisco e Ica

Durante una reunión convocada por el congresista Luis Gonzales Posada la Autoridad Portuaria Nacional, a través del especialista de la Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos, Ricardo Guimaray, informó sobre la existencia, hasta el momento, de dos empresas interesadas en invertir y participar en el proceso de concesión del Terminal Portuario Gral. San Martín, en Pisco.



Asimismo, explicó los alcances del proyecto de modernización, las inversiones y obras mínimas que necesita el terminal portuario. De acuerdo al cronograma de ProInversión se tiene previsto otorgar la buena pro de la concesión del TP Gral. San Martín en la tercera semana de diciembre del presente año.

### Ejes de la reunión

El objetivo de la reunión fue informar a las autoridades de la región sobre tres puntos importantes en el transporte como son: el funcionamiento de Aeropuerto de Pisco, la Red Vial N° 06 y la concesión del Terminal Portuario Gral. San Martín.

La reunión también contó con la presencia del presidente del congreso, Luis Alva Castro, el congresista por Ica, Rafael Yamashiro, alcaldes provinciales y distritales de la Región Ica y el encargado de la oficina de la APN en Pisco, David Valencia.

## Oficina de la APN en Matarani participa en reunión con Agencias de la jurisdicción

Como parte del progreso en el trabajo conjunto, la Autoridad Portuaria Nacional (APN), a través de su sede en Matarani, participó en una reunión de trabajo con los representantes de las agencias marítimas y agencias de estiba y desestiba de la jurisdicción de esta oficina.

En dicha reunión se trataron temas ligados al uso de los Elementos de Protección Personal (EPP), el reporte de los accidentes laborales e incidentes ocurridos durante las operaciones de las naves, los cuales deben ser comunicados al administrador portuario correspondiente.

Por otro lado, se habló acerca de la capacitación del Curso Básico de Mercancías Peligrosas a los trabajadores portuarios, formación que se haría a través de la Autoridad Portuaria Nacional como uno de los ejes que le competen.

### Ejes de la reunión

Asimismo, se buscó un consenso en la designación de representantes de las agencias marítimas y de estiba y desestiba para la conformación del Comité de la Comunidad Portuaria, equipo que se encargará de ver el tema de la Marca de Garantía en el Puerto de Matarani.

Dentro de los acuerdos asumidos en dicha reunión, se designó como representante de los agentes marítimos a la empresa Cosmos Agencia Marítima S.A.C., mientras que la empresa Trabajos Marítimos S.A. representará a los agentes de estiba y desestiba en la representación en el Comité de la Comunidad Portuaria.

La Autoridad Portuaria Nacional, a través de su Oficina Desconcentrada en Matarani, cumplió con la labor de motivar la elección del Comité con el fin de darle al puerto de Matarani un nivel portuario óptimo a través de la Marca de Garantía.



FOTO DE ARCHIVO

## APN brindará atención los sábados, domingos y feriados

Siguiendo el propósito del gobierno de que la administración pública brinde sus servicios de manera ininterrumpida, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) recibirá documentación los días sábado, domingo y feriados no laborables.



Mediante Comunicado N° 011-2009-APN/GG, la APN informa que la atención de trámite documentario los días ya mencionados se llevará a cabo en el local de la

institución ubicado en la Av. Sáenz Peña N° 284 Int. 206 – Callao, de 8:30am. a 13:00 horas y de 14:00 a 17:30 horas, exceptuándose los días 1 de enero, 1 de mayo, 28 y 29 de julio, y 25 de diciembre.

De esta manera, la Autoridad Portuaria

Nacional efectúa la disposición del Ejecutivo de agilizar los trámites de la administración pública.

### Ejecutivo decreta fines de semana y feriados como días hábiles

El comunicado de la APN cumple con el Decreto de Urgencia firmado por el presidente Alan García, en el cual se consideran días hábiles los sábado, domingo y feriados no laborables con el propósito de que la administración pública brinde sus servicios sin interrupción.

El documento del Ejecutivo precisa que estos días hábiles serán computados en los plazos de los procedimientos administrativos que realizan las entidades del Poder Ejecutivo, así como los gobiernos regionales y locales.

Respecto a la gestión del personal, el Decreto de Urgencia señala que las entidades públicas deberán establecer turnos entre su personal, independientemente de su régimen laboral o contractual, para cubrir estos servicios durante los siete días de la semana y todo el año.

## Honores por el 130° Aniversario del combate naval de Angamos

Al conmemorarse el 130° Aniversario del Combate Naval de Angamos y el 188° Aniversario de creación de la Marina de Guerra del Perú, la Autoridad Portuaria Nacional participó en la ceremonia central realizada en la plaza Grau del Callao.

En representación de la APN, asistió el director de Operaciones y Medio Ambiente, José Maratuech, asimismo, se colocó en nombre de la institución una ofrenda floral homenaje a Miguel Grau Seminario, héroe que ofrendó su vida en defensa de la patria el 8 de octubre de 1879, durante el Combate de Angamos.

### Oficina de Matarani

De igual manera, la oficina de la APN en Matarani participó en los actos

ceremoniales del Aniversario del Combate de Angamos. El encargado de la oficina de Matarani, Juan Mina participó en la colocación de una ofrenda floral, de la paraliturgia a cargo del párroco de la Parroquia Inmaculada Concepción de Mollendo y posteriormente, junto a las autoridades de la localidad, se trasladaron al palco de honor donde presenciaron el desfile cívico militar en el palco de honor.

