

Alberto Ego-Aguirre: "Gobierno debe impulsar el sector aeroportuario"

Lima Airport Partners (LAP) presentó una solicitud al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para realizar modificaciones al Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC) que le fue denegada. ¿Qué opina al respecto?

Lamentablemente estamos viviendo una coyuntura muy especial. Prácticamente no tenemos Gobierno. Vamos por el cuarto gabinete en poco más de seis meses y, además, las personas que llegan a los ministerios no están preparadas para resolver los problemas del país o son prontuariadas.

Lo que está pidiendo LAP no es cambiar todo el contrato. Lo que está solicitando es construir la nueva pista en tres etapas, que le permita enfrentar la baja de pasajeros que se ha tenido por la crisis sanitaria, de 23 millones a 7 millones.

Considero que es completamente ilógica la posición del MTC, posición política, ideológica y nada técnica.

¿Esta negativa del Gobierno significaría un retroceso para la competitividad y presencia del AIJC en América Latina?

Evidentemente. Una primera salida era que cambien al ministro de Transportes, Juan Silva que lamentablemente no pasó y seguirá en la cartera pese a los cuestionamientos que tiene

desde que ingreso al sector.

La segunda salida, que desafortunadamente, ocurrirá es que se dejen las cosas como están y la empresa vaya a un arbitraje y tengamos que esperar mientras no se avanza nada. Lamentablemente no veo otra salida si no hay un cambio de actitud.

Es como lo que está pasando con la minera Las Bambas que ha advertido que podría detener sus operaciones mineras si continúan con el bloqueo de carreteras. Lo mismo ocurre en los puertos y aeropuertos del país y este retraso perjudica al Perú y a los más de siete millones de pasajeros que somos hoy y los que vendrán luego.

Esa es la ideología cuadrada que tenemos en el Gobierno hoy. En condiciones normales yo no hablaría en esos términos, pero la verdad es que estamos viviendo una historia del Perú que el país no merece.

¿De qué manera repercute la falta de infraestructura y otros servicios básicos en los aeropuertos peruanos?

Si no se moderniza la infraestructura, entonces le va mal a los pasajeros y a la carga aérea. Recordemos que al Perú llega carga aérea y exportamos productos también por esa vía. Entonces, los retrasos en las modernizaciones o construcciones de aeropuertos lo que hacen es crear sobrecostos y ocasionarle daño al país. El ministro de Transportes y el Gobierno tienen que pensar en el país y dejar de lado temas ideológicos para impulsar el desarrollo del sector aeroportuario que tanto le hace falta al Perú.

La administración pública debe tener técnicos que no importe de qué partido provengan. Deberíamos tener una carrera pública independientemente a los cambios de los ministros y, si vienen nuevos, tienen que ser preparados, que no tengan juicios ni tampoco problemas de conexión con el senderismo y menos prontuariados.

En ese sentido, ya en el Congreso se está trabajando una norma para que se regule el ingreso de funcionarios al aparato estatal que esperamos se apruebe pronto para no estar en situaciones que le hacen daño al Perú y a su reputación a nivel internacional.

Toda esta situación hace que el desarrollo de la infraestructura se retrase en el país y esto incluye a los puertos y aeropuertos. Ello, además, permite que países vecinos sigan creciendo a un ritmo mayor que nosotros. Mientras paramos Las Bambas y no hicimos andar a Conga, Chile sigue creciendo en minas.

Hablemos de los puertos. ¿Cuál es el estado de la logística portuaria peruana?

Terrible. Como Cámara de Comercio de Lima estuvimos detrás de la Ley de Cabotaje y, si bien se aprobó el reglamento, el contenido de esta norma no nos favorece porque la mayoría de la carga general que se mueve fuera de Lima lo hace en camiones y la demora es enorme. Para solucionar parte de este problema hace más de 15 años propusimos la construcción de carreteras camioneras que permitan agilizar el traslado de los productos. Hoy, por ejemplo, un camión que sale de los

almacenes que hay al sur de Lima se puede demorar entre 10 y 14 horas.

Otro de los proyectos que podría mejorar la infraestructura del transporte en general y, además el de carga, es el proyecto del Tren de Cercanías que quedó en nada.

¿Qué más tendría que hacer el Gobierno para mejorar la competitividad portuaria?

Para el caso de carga refrigerada y congelada, nosotros solicitamos que la inspección aduanera se haga dentro de los almacenes frigoríficos y no fuera para no contaminar los productos. Aun se hace fuera de ellos, causando pérdidas de temperatura y contaminación.

Como no existe el dispositivo que diga que todas las inspecciones las deben hacer en el momento del embarque, pero dentro del frigorífico para evitar la contaminación cruzada, esto nos sigue generando sobre costos y restando competitividad.

En el caso de la pesca, por ejemplo, todas las exportaciones tienen que contar con certificados de captura. Si hoy quiero exportar un contenedor tengo que enviar a alguien a Chancay a que me sellen el documento que consta de más o menos 30 papeles y estoy seguro que el que firma dicho documento ni sabe el contenido.

Esto pasa por el tema burocrático que hasta el momento no se

soluciona en el país porque cuando el burócrata cambia la Ley de Aduanas, por ejemplo, y crea un dispositivo no consulta con el sector privado para saber si funcionará o no dicha norma.

¿Nuestros costos para exportar siguen siendo más caros a nivel regional?

Terriblemente altos. Hay algo que no ha cambiado en años, por ejemplo, si yo recibo un contenedor en el puerto de Paita y quiero llevarlo a un almacén de depósito me cuesta US\$ 1.500 sacarlo de la nave para ponerlo al depósito. En España, esa maniobra vale 380 euros o US\$ 400. ¿Así queremos competir?