Cabotaje, hacia un transporte más eficiente

El Gobierno promulgó hace unos días la ley que modifica el Decreto Legislativo N° 1413, que promueve el transporte marítimo de **cabotaje de pasajeros y carga** que tendrá una serie de impactos positivos en beneficio del país.

La apertura del cabotaje se convierte en una alternativa de competencia al congestionado transporte terrestre, reduciría los costos logísticos hasta en un **60 %**, a importadores y exportadores y, en especial, a alrededor de **6,000** micro, pequeñas y medianas empresas (MYPES), según cifras proporcionadas por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Las exportaciones del Perú superan los **US$ 64,000 millones** al año. Gran parte de las exportaciones que salen de la Aduana Marítima del Callao, el **80 %,** proviene de las regiones del interior del país. Por ejemplo, Arequipa, en el 2022, exportó **US$ 6,013 millone**s, donde más del 20% fue embarcado por el puerto del Callao.

Con los cambios normativos, estas cargas de exportación de las zonas norte y sur del país ya no tendrían la necesidad de pasar por el **Callao**, lo cual significará una reducción en los costos de transporte.

Algunos de los principales bienes exportados desde el norte son, por ejemplo, arándano, mango, espárrago, plátano, café y langostino; mientras que, desde el sur, aceite de oliva, aceituna, cebolla, quinua y palta.

Otro de los beneficios es que la apertura al cabotaje de naves extranjeras promoverá la competencia saludable que se trasladará en beneficio de los consumidores finales, sin poner en riesgo la soberanía peruana, porque existe regulación clara

al respecto. La modificación solo alienta a las naves extranjeras a extender sus servicios al **cabotaje** en puertos nacionales.

Además, la apertura incentivará la descentralización logística y dinamizará las actividades de los puertos regionales, fortaleciendo la posición del Perú como *hub* regional.

En el tema del empleo, la mayor actividad económica promoverá la generación de nuevos puestos de trabajo de calidad. Los buques, independientemente de su bandera y del régimen bajo el cual operan, están regulados por estándares mínimos de la Organización del Trabajo (OIT).

En tributos, el movimiento comercial se traducirá a su vez en el incremento de la recaudación, puesto que las personas no domiciliadas en el país son gravadas por los impuestos correspondientes al generar rentas de fuente peruana.

En este esfuerzo legislativo, la Cámara de Comercio de Lima (CCL) participó activamente en el proyecto de ley inicial propuesto por el Ejecutivo y luego acompañó con las opiniones técnicas respectivas, por lo que es necesario destacar los consensos logrados entre el Gobierno, el Poder Legislativo y el sector privado que, finalmente, dan como resultado una buena ley que favorecerá al país.

Desde la **CCL** saludamos que la aprobación de estas modificaciones que fomentan el desarrollo del cabotaje ocurra ante el próximo inicio de operaciones del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, que reforzará la posición del Perú como primer centro logístico del Pacífico.

El movimiento de contenedores que tendrá este terminal, que se estima en **1.5 millones** anuales en los próximos años, dará una dinámica comercial que los peruanos tenemos que aprovechar, porque seremos más competitivos frente a nuestros países vecinos.

LEER MÁS:

Propuesta para una efectiva reactivación económica