

“El desarrollo sostenible del sistema portuario requiere de una estrecha relación entre el sector público y privado”

El próximo 28 de mayo se realizará la XXII edición del Foro Internacional de Puertos en la Cámara de Comercio de Lima (CCL), ¿cuál es el principal objetivo de este encuentro y qué temas claves se abordarán?

El principal objetivo es trasladar a las autoridades del Gobierno las necesidades y acciones que requiere nuestro comercio exterior, tomando en cuenta la importante participación del sector privado. El trabajo articulado y la gestión eficiente garantiza el desarrollo de la infraestructura portuaria y aeroportuaria adecuada, que debe estar integrada a una red de carreteras, puentes, túneles, ferrocarriles y otras vías de conexión.

Sin esta necesaria articulación, las consecuencias serán graves, tales como tener una mayor congestión, sobre costos y pérdida de competitividad de nuestras exportaciones e importaciones. Por ello, el próximo Foro Internacional de Puertos hará un llamado a priorizar la conectividad como un factor clave para el desarrollo portuario y logístico del país. Tenemos que ser competitivos ante los Tratados de Libre Comercio ya firmados y los que están en camino.

¿Cuáles son los temas que abordarán los ponentes y qué perspectivas se espera que aporten sobre el desarrollo portuario y la conectividad?

Los especialistas participantes mostrarán el funcionamiento

de los sistemas portuarios de otros países, así como la moderna infraestructura y el trabajo articulado que viene desarrollando el sector privado con sus Estado. En ese sentido, contaremos con las exposiciones de los representantes de APM Terminals Callao, Puerto General San Martín – Paracas, Desarrollo Internacional de la Fundación Valenciaport (España), entre otros.

Asimismo, se tendrá un panel de discusión sobre conectividad y cooperación interinstitucional, integrado por Teresa Mera, viceministra de Comercio Exterior; Juan Carlos Paz, presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN); y Eduardo Cerdeira, gerente general de Terminales Portuarios Euroandinos; así como de otros destacados ponentes.

LEA TAMBIÉN: Foro Internacional de Puertos: Impacto de la conectividad para el desarrollo portuario

¿Qué expectativas tienen sobre el impacto de este foro en la agenda pública y privada vinculada al sistema portuario nacional?

Nuestras expectativas son positivas. No obstante, nos hubiera gustado en esta edición, una mayor participación de representantes del sector público, así como de representantes de las comisiones de Transportes y Comunicaciones y de Comercio Exterior del Congreso de la República.

Caso contrario, es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que sí ha manifestado su interés en esta temática, no solo para este evento, sino también para tratar otros temas participando en diversas reuniones con el fin de coordinar y definir acciones concretas.

Si bien hoy contamos con un nuevo titular del MTC, no sabemos

qué sucederá en términos de desarrollo portuario e inversiones. En tanto, para el sector privado, la agenda es clara, y seguiremos avanzando a pesar de la inseguridad y complicada coyuntura.

En el contexto actual, uno de los mayores desafíos es la conectividad terrestre y ferroviaria complementaria a los puertos, ¿cuáles son los principales cuellos de botella que enfrenta el Perú en este aspecto?

Desde hace algunos años hemos venido recalcando que el país requiere de “carreteras camioneras”, necesarias para el tránsito de camiones de carga. De esa manera, los vehículos pesados ya no circularán dentro de las ciudades, lo que tendrá un impacto positivo en los costos de transporte y el tránsito, el cual será más ordenado.

Otro punto importante es que, a la fecha, la Ley de Cabotaje Marítimo aún no cuenta con reglamentación en el tema tributario. Por ello, tenemos que hacer que esto funcione (la norma); pues no podemos exportar impuestos. El transporte marítimo entre puertos peruanos ayudará al crecimiento de nuestro comercio exterior.

Desde la experiencia internacional, ¿qué buenas prácticas en gobernanza portuaria o gestión logística está adoptando el Perú?

Cada país tiene una realidad distinta, pero hay un principio común: el desarrollo sostenible requiere de una estrecha relación entre el sector público y privado. En el caso de Perú, nos hace falta que el Estado tenga una participación mucho más activa y, que comprenda, que la única forma de hacer crecer al país, es trabajar de manera conjunta con el sector privado.

Desde la CCL, consideramos que el privado cuenta con el conocimiento directo sobre las necesidades del sector portuario y logístico; por tanto, debe aportar soluciones concretas. Insistimos, el Estado y el privado deben tener una visión compartida para planificar y ejecutar obras de envergadura como la construcción de puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles.

Con una infraestructura moderna y eficiente, más una red logística integrada, sectores relacionados con el comercio exterior e interior tendrán mayores beneficios. Por ello, es clave que el transporte terrestre, marítimo y aéreo trabajen de manera complementaria, bajo una misma estrategia de conectividad.

¿Cuál es el potencial de crecimiento del comercio exterior peruano si es que logra fortalecer su sistema portuario en conjunto con una red de transporte eficiente?

El Perú tiene potencial para crecer de manera sostenida entre 5 % y 6 % por año como mínimo. Pero lamentablemente no estamos creciendo como se debería, debido a diversos factores que están vinculados, principalmente, a ineficientes políticas del estado, lentitud de procesos administrativos y cambios constantes de autoridades.

Si se superan estos obstáculos y se tiene una estrategia integral, nuestras exportaciones podrían superar los US\$ 100 mil millones anuales, muy pronto, con importantes envíos del sector tradicional y no tradicional.

Finalmente, ¿por qué la CCL rechaza el Proyecto de Ley 9778/2024-CR presentado en el Congreso?

Desde la CCL expresamos nuestro total rechazo a este proyecto

de ley, por considerar que atenta contra el desarrollo económico del país, la seguridad jurídica y el respeto a la inversión privada. Esta iniciativa legislativa representa un retroceso hacia modelos estatistas que, como país, ya habíamos superado y no debemos regresar jamás. La norma propone una participación mayor del Estado en temas del sector privado, mayores controles y restricciones que van a vulnerar concesiones vigentes y principios constitucionales, es decir, se quiere desconocer lo oficialmente firmado y también saltar sobre artículos de nuestra Constitución.

Además, la afirmación de que la inversión privada es el origen de la corrupción es un agravio inaceptable hacia miles de empresas, grandes, medianas y pequeñas, y a sus trabajadores que, con esfuerzo, honestidad y compromiso, generan empleo, pagan impuestos, traen divisas y apuestan por el Perú. Por otro lado, se permite que sectores informales depreden el país sin control alguno. ¿Es así como debe funcionar el Estado? La norma, entre otras cosas, busca castigar al sector formal que cumple con la ley.

Mientras el Gobierno dice promover la inversión y el crecimiento, el Congreso no puede salir con estas iniciativas que atentan contra el desarrollo del país. Por ello, instamos al Congreso a actuar con responsabilidad y coherencia con el discurso del Ejecutivo, a favor del crecimiento del país.



LEA MÁS:

PROINVERSIÓN modernizará cuatro puertos con US\$ 580 millones para impulsar comercio exterior

Puerto de Chancay aportaría en la economía 0.9 puntos porcentuales

Megapuerto de Chancay: promueven nuevas oportunidades de inversión en infraestructura