

Es vital que puertos, aeropuertos y carreteras que los conecten estén terminados a corto plazo

La Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y Aduaneros de la Cámara de Comercio de Lima (CCL) organizó el Foro Portuario: "Puertos y aeropuertos avanzan, y los accesos y flujos ¿cómo van?", evento que se llevó a cabo el 4 de octubre vía la plataforma Zoom.

El encuentro fue inaugurado por el presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y Aduaneros de la CCL, Alberto Ego-Aguirre, quien señaló que aún hay mucho por hacer en materia de infraestructura ya que la brecha en el corto plazo ascendería a unos S/ 117.183 millones.

Indicó que, de acuerdo al Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial de la CCL (IEDEP), el Perú cuenta con una cartera de proyectos de infraestructura, correspondientes al sector transporte, que totalizan 297 proyectos, por un valor de US\$ 39.344 millones.

"Obras tan importantes en la Carretera Central como la pavimentación (especialmente en los primeros 70 kilómetros), el retiro de los semáforos reemplazándolos por puentes peatonales y su ampliación, la construcción de la segunda calzada en la carretera Panamericana, el establecimiento de plataformas logísticas, puertos secos, truck centers,

culminación de obras en puertos fluviales y marítimos, accesos al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la construcción de anillos viales periféricos en las principales ciudades del país, carreteras camioneras (solo para uso de transporte de mercaderías, como ocurre en otros países) para evitar el ingreso de transportes pesados a las ciudades, son algunos de los proyectos que integrarían esa cartera”, expresó. Es de vital importancia que el Sector Privado, usuario de las carreteras, participe en los proyectos, añadió.

«Es inconcebible cómo la Línea Amarilla (ya deteriorada en los últimos 2 km. en su llegada a la avenida Faucett) no cuente con mantenimiento y aún menos que para el ingreso desde el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC) aún haya que dirigirse primero hacia el Callao por la avenida Nicolás Dueñas, cuando se debió construir un puente de acceso directo. Estas son una de las razones de los graves problemas de tránsito que tenemos hoy», agregó.

El tren que viene por la carretera central debe tener acceso al Callao para todo tipo de cargas, de igual forma hacia el Puerto de Chancay, con el fin de ayudar a la descongestión del tránsito.

Ego-Aguirre precisó que, el crecimiento del comercio exterior durante los últimos 25 años, hace de vital importancia que los puertos, aeropuertos y carreteras que los conecten estén terminados a muy corto plazo.

“Invito a las principales autoridades peruanas relacionadas con el comercio exterior, a trabajar junto con el sector

privado para hacer realidad los proyectos pendientes en el menor plazo posible. **Dediquemos juntos más tiempo a dar crecimiento a nuestro país y más trabajo a nuestros ciudadanos”, recalcó.**

Puerto del Callao

Por su parte, el presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Manuel Hinojosa, informó que el movimiento de carga en terminales portuarios ha ido creciendo desde el 2010. En el 2020 tuvo un descenso y en el 2021 subió nuevamente. Se espera que este año siga su recuperación y llegue a cifras similares a prepandemia, y las superen.

“Es evidente el aumento del movimiento de contenedores en terminales portuarios básicamente en el Callao, Paita y Paracas y se espera que cuando termine la ampliación de DP World se pueda incrementar en medio millón de contenedores en cada año”, manifestó.

Asimismo, detalló que el movimiento de naves que realizan cabotaje a nivel nacional fue de 662 entre enero y agosto de 2022. Y que, de toda la carga movilizada en puertos peruanos en el mismo periodo, un 7% corresponde a carga de cabotaje.

Respecto al Terminal Portuario Multipropósito Muelle Norte Callao, indicó que se encuentran realizando el adelanto de la inversión de la tercera etapa relacionada a la construcción de un nuevo pavimento para contenedores llenos y adquisición de una grúa STS y tres RTG con una inversión de S/ 108 millones. El avance del proyecto se encuentra al 30%.

Entre los nuevos proyectos portuarios marítimos, destacó el Terminal Portuario de Lambayeque por más de S/ 1.500 millones, la creación del Nuevo Terminal Portuario de Chimbote (Ancash) por S/ 313.136 millones, el Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona (Ica) por US\$ 450 millones, el Terminal Portuario de Pucusana (Lima) por US\$ 84.393 millones y el Nuevo Muelle de San Nicolás (Ica), a cargo de Shougang, por S/ 250,132 millones.

Del mismo modo, informó que el MTC lanzó su proyecto «Rumbo a un sistema portuario sostenible», que tiene por objetivo la implementación de metas de sostenibilidad en el Sistema Portuario Nacional en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible promovidas por Naciones Unidas.

Logística

A su turno, la directora de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística, Natalia Teruya, afirmó que **el Perú ha caído en los rankings internacionales de competitividad y desempeño logístico.**

Refirió que, según la Encuesta Nacional de Logística, el 16% de los costos de venta están relacionados a la logística. **Además, el costo logístico en algunos de los principales productos de exportación fluctúa entre 21,2% y 49,8%.**

«Es necesario tomar medidas inmediatas y reducir este

indicador clave que es el costo logístico, mejorar los índices de desempeño logístico, así como el índice de competitividad global, que impactan directamente en la economía y desarrollo nacional», aseveró.

Teruya sostuvo que el MTC viene realizando una serie de acciones como la implementación de las plataformas logísticas, que ayudarán a articular diferentes modos de infraestructura de transporte, y la implementación de truck centers para los transportistas de camiones.

“Estamos avanzando en implementar un antepuerto del Callao, que ayudará a descongestionar las vías y que todos los camiones estacionados pasen a un espacio seguro que no generen un sobrecosto, sino que ayuden a dinamizar la entrada y salida de los camiones. También estamos avanzando en la implementación de truck centers, que son espacios a lo largo de las carreteras nacionales que permitirán un manejo seguro de los transportistas”, remarcó.

Adicionalmente, el MTC ha actualizado el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística 2021- 2030, que dará por resultado la hoja de ruta a seguir en temas de infraestructura, servicios, normatividad, entre otros.

Para este plan se prevé una inversión pública de S/ 54.633 millones, “pero también incluye la gran apuesta de incorporar al sector privado en este esfuerzo inversor”, comentó.

Teruya destacó como puntos principales del plan: la

descongestión del nodo del Callao con actuaciones integrales para contribuir a la descongestión de la interfaz terrestre del nodo portuario y aeroportuario del Callao y a la logística urbana del nodo Lima- Callao.

Asimismo, el desarrollo del nodo portuario de Chancay con actuaciones de apoyo al desarrollo del nodo Portuario de Chancay incluyendo la mejora de la conectividad terrestre, gobernanza, sistemas y servicios; y el desarrollo del Sistema Portuario con desarrollo de infraestructuras del sistema portuario apoyando la desconcentración del tráfico del Callao hacia puertos al norte y sur con apoyo del cabotaje marítimo.

Vía Expresa Santa Rosa

A su vez, el director de Obras del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provías) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Marco Sifuentes, presentó el proyecto Vía Expresa Santa Rosa para acceder al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), que tendrá una extensión de 3,6 km y un viaducto elevado de seis carriles.

El monto actualizado del contrato es de S/ 901.8 millones y el estado actual es desarrollo el expediente técnico.

Afirmó que Provías está trabajando en los accesos al AIJC, pero si se requieren más, es necesario plantearlo. En ese sentido, manifestó que se deben sostener mesas técnicas con

Lima Airport Partners (LAP) para poder realizar un trabajo articulado.

“Hay temas que no se están tocando como rutas alternas mientras se construyen los puentes y accesos, coordinaciones que se pueden hacer con el Gobierno regional y la Municipalidad de Lima. Las fechas son inamovibles. Debemos trabajar en conjunto para llegar a la fecha”, remarcó.

Conclusiones

Para dar las conclusiones del foro, se contó con la participación del ex presidente del directorio de la APN, Edgar Patiño Garrido. Manifestó que, si bien el sector portuario continúa con ejecución de obras, nuevos proyectos y nuevos conceptos de desarrollo sostenible, lo que falta es la parte logística.

Precisó que el **Plan Nacional de Infraestructura Logística** ha revelado las debilidades estructurales y una de ellas es la conectividad terrestre y ferroviaria. “Por lo menos ya hay un plan y esperamos que se impulse y se firme para que se pueda ejecutar”.

Durante su intervención, recalcó que se debe trabajar en las grandes obras de mediano plazo, pero también en las de corto plazo. “Por ejemplo, con el aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se tendrá la obra, pero habrá un caos sino se toman acciones”.

En el caso del puerto del Callao, hoy en día con la ampliación del Muelle DP World y la adenda de APM se pasará de 4.000 a 6.000 camiones. “Se tendrá que trabajar para hacer rutas para los camiones, pero se requiere hacer la infraestructura bajo diversas modalidades como Gobierno a Gobierno u Obras por Impuestos”.

En lo referente al puerto de Chancay, no hay una conectividad directa entre el puerto y el aeropuerto ni del aeropuerto a Chancay. Estos temas los debe tomar en cuenta el MTC.

Respecto al cabotaje, señaló que se requieren terminales portuarios, pero también masa crítica, lo que se puede generar a través de la Alianza del Pacífico. “Propongo generar un cabotaje regional, a través de Chile, Ecuador, México, tenemos la Alianza del Pacífico. Con este cabotaje regional podemos hacer mejoras”, afirmó.

Patiño opinó que las plataformas logísticas deben juntarse en una gran área. «Estamos trabajando, pero necesitamos medidas inmediatas. Si tenemos un Estado que quiere integrarse, bienvenido sea».