

# Gremios piden aprobar proyecto de Ley de Cabotaje por una mayor conectividad en el Perú

Los gremios empresariales firmantes piden al Congreso de la República aprobar en segunda votación el proyecto de **Ley para la Promoción del Cabotaje Marítimo de Carga y Pasajeros**

(PL 5175/2022-PE) antes que finalice la presente legislatura (15 de diciembre).

Indicaron que esta normativa:

1-. Crearía las condiciones para que las líneas navieras, sin restricción, atiendan los puertos regionales, lo cual hoy no es posible, a pesar de la diferente legislación que se implementó en los

últimos 30 años para tratar de promover su existencia

2-. Evitará que los productos peruanos salgan por terminales de países vecinos como Chile, que sigue modernizando su cabotaje.

3-. Se estima que en 1 año más de 55 mil contenedores de 20 toneladas movilizan carga peruana entre las regiones del sur y norte del país con destino al Callao. El costo de enviar una carga local al

Callao y no usar su puerto regional asciende a US\$ 1,000 por contenedor aproximadamente, Lo cual genera un sobre costo anual de US\$ 55 millones, que afecta la exportación de uva, granada,

cebolla, palta, alcachofa y textiles de alpaca, solo por citar algunos productos.

4-. De no aprobarse este proyecto las empresas de Tacna, Moquegua, Arequipa, Puno, Cusco, Madre de Dios, Trujillo y Ancash seguirán teniendo problemas para exportar sus productos por la falta de conectividad.

5-. El Cabotaje marítimo es una opción que tiene una serie de ventajas comparativas y que debe ser entendido por el soberano Congreso de la República: no se ve afectado por desastres naturales

como el fenómeno El Niño y tampoco por conflictos sociales o bloqueos de carreteras. En ese sentido la libre competencia de medios de transportes siempre será beneficioso para el dueño de la

carga y para el consumidor final”.

6-. No vulnera la soberanía nacional ni se pretende destruir a la Marina Mercante Nacional. Si una nave extranjera surca el mar peruano no significa que la Marina de Guerra pierda atribuciones,

ni que el mar deje de ser peruano, tan igual como sucede con las vías terrestres o aéreas cuando ingresan vehículos de diversos países trayendo pasajeros peruanos. La soberanía no se pierde

nunca.

7-. Tampoco daña la reciprocidad con navieras de otros países. Si Perú abre sus espacios marítimos a naves extranjeras también se los puede quitar si el país beneficiado niega el acceso marítimo a

barcos peruanos.

El PL 5175/2022-PE generará polos de desarrollo que cambiará la vida de los peruanos, aumentará la oferta de buques para transportar la oferta nacional, reducirá los costos de transporte,

asegurará la soberanía de sus rutas marítimas y promoverá mayores inversiones en el **sector marítimo**. Todo ello se traducirá en una economía más sólida, más puestos de trabajo y menos

pobreza.

#### **LEER MÁS:**

*¿Cómo viene evolucionando el cabotaje marítimo a nivel nacional?*