

# **“Las inversiones portuarias pueden seguir llegando al Perú, pero se requieren reglas claras”**

El próximo 16 de agosto se llevará a cabo el **XX Foro Internacional de Puertos**, que organiza la **Cámara de Comercio de Lima (CCL)**, con la presencia de destacados especialistas en la materia y de representantes de las principales empresas portuarias que operan en nuestro país. En ese marco, entrevistamos al **presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos y Portuarios de la CCL, Alberto Ego Aguirre**, quien nos da un panorama sobre el sector portuario peruano.

**¿Cuál es la situación de la infraestructura portuaria en nuestro país?**

Desde que se cambió el sistema, pasando de empresas a cargo del Estado a concesiones privadas, ha cambiado totalmente. Cuando los puertos eran estatales producían pérdidas y mostraban un atraso importante. Dar los puertos en concesión, como fue en el primer caso con el puerto del Callao, que hoy está integrado por Muelle Norte (a cargo de APM Terminals) y Muelle Sur (administrado por DP World), permitió un valioso avance.

A ellos se suman los puertos de Paita y Paracas; el puerto de Chancay, que debe inaugurarse en el 2024, que competirá con el Callao y que es un terminal con las últimas tecnologías, multipropósito, tanto para carga suelta como en contenedores. Además, tenemos una Autoridad Portuaria Nacional (APN) y

autoridades regionales que permitieron cambiar el sector.

Pero esta infraestructura no debe ser estática, debe conectarse y crecer. Y en ese camino estamos avanzando. Se requiere que los puertos se conecten a través de carreteras modernas, con depósitos extraportuarios, donde la carga se pueda almacenar y preparar antes de ser embarcada y desde luego con aeropuertos. Es el momento para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones impulse el crecimiento de la infraestructura de carreteras, puentes y ferrocarriles; de lo contrario nos vamos a topar con un cuello de botella. Y precisamente este tema será abordado en el foro que estamos organizando para el 16 de agosto próximo.

**Lee también: Carga movilizada por puertos peruanos cayó 3,4% en el 2022**

**¿Cómo se ubica el Perú respecto a los países de la región y qué representan éstos desde la perspectiva de la competencia?**

Hoy el Perú está en condiciones de exportar e importar todo lo que necesite, desde minerales, granos, líquidos, carga general, refrigerada, congelada, maquinarias, medicinas y alimentos. Además, estamos muy bien ubicados estratégicamente.

No obstante, lo que queda por hacer es una reducción sustancial de costos en el sector de comercio exterior y ello está en manos de los concesionarios de los puertos; los intermediarios, como las agencias marítimas, portuarias y de aduanas; así como de los transportistas y compañías de seguros. Todos tienen que hacer un reajuste para que el Perú se encuentre a niveles competitivos. Por ejemplo, descargar un

contenedor en Valencia (España) puede costar entre 400 a 500 dólares. En nuestro país cuesta 1 500 dólares.

Asumo que la competencia que va a significar Chancay con los demás puertos dará paso a una reducción sustancial. Recordemos que los costos de los puertos no solo afectan a las exportaciones, sino también a las importaciones (y a los usuarios finales, los consumidores) Tenemos suscritos Tratados de Libre Comercio, de modo que la competencia es muy fuerte.

**Lee también: Carreteras y puertos concesionados invirtieron más de US\$ 21 millones en 2023**

**¿Cuáles son las modalidades que hoy se usan a nivel mundial en infraestructura portuaria que podrían llegar al Perú y qué se requiere para ello?**

Es necesaria una conexión de los puertos peruanos con los aeropuertos vía carreteras y ferrocarriles. Las carreteras no deben de pasar a través de las ciudades para evitar congestión y extracostos.

Además, si se aprueba el reglamento de la Ley de Cabotaje, se podrá llevar carga en barcos de menor tamaño a otros puertos del país. Con ello también podemos dar un enorme paso en la reducción de costos, aliviando la congestión de las carreteras y las ciudades. Y ante la anunciada llegada de El fenómeno de El Niño debemos lograr que se apruebe el reglamento en el más corto plazo, a fin de contar con los medios necesarios para poder transportar rápidamente alimentos, agua y medicinas para la población y no tener que lamentar los efectos negativos que se nos presentarán.

**¿Es posible seguir atrayendo inversión extranjera para la infraestructura portuaria de nuestro país? ¿Qué se requiere para ello?**

Las inversiones llegarán en función a contar con reglas claras en el tiempo. Es común escuchar el anhelo de algunas instituciones representativas regionales, reclamando la construcción de megapuertos en sus jurisdicciones, pero debemos enfrentar la realidad, que es muy sencilla, debe generarse la carga suficiente, tanto de ingreso como de salida para justificar la construcción de puertos a lo largo de la costa del Perú. Las oficinas de las autoridades portuarias regionales deben actuar de acuerdo a sus funciones, evaluando técnicamente las propuestas, para determinar su viabilidad.