

“Obras de megapuerto de Chancay deben reiniciarse en busca de generar una mayor competitividad portuaria”

La obra del megapuerto de Chancay está detenida desde el último mes de mayo, ante un hundimiento ocurrido en la zona de construcción, ¿considera que es necesario que se haya dado esta paralización?

Es un proyecto que no debe detenerse. Lo que ha sucedido es un accidente, un hecho aislado pese a los cuidados que ha tenido la empresa (**Cosco Shipping**). Lo que se debe buscar ahora es que siga adelante y termine de construirse. Ya la compañía ha ofrecido resolver el tema del hundimiento y atender a las familias afectadas. Asimismo, se debe tener en cuenta, que la construcción del **puerto de Chancay** (Lima) empezó no solo con la aceptación del Gobierno sino también con la de los pobladores del área donde se desarrolla, los cuales ya vienen recibiendo una serie de beneficios; por tanto, no cabe la paralización de esta obra, ya que perjudica el desarrollo del país.

¿Cuál será el impacto económico de que se retrase o no se continúe con el proyecto?

El puerto de Chancay (Lima) es muy importante para el crecimiento del comercio exterior del país, debido a que se convertirá en una alternativa al puerto del Callao, y nos abre las puertas a una mayor competitividad portuaria. De esta manera esperamos tener mejores tarifas para la importación y

exportación de productos peruanos. El megapuerto iba a comenzar a operar a fines del próximo año y si lo que se quiere es pararlo por un tema político, seis meses o un año, durante este periodo no solo se perjudicará a la empresa y sus trabajadores, sino al Estado, que dejará de recibir ingresos por esta obra, al no haber pago de impuestos; asimismo se afectará a la misma población de Chancay, teniendo en cuenta que la obra ha generado puestos de trabajo, además se impactará a los transportistas, entre otros afectados.

¿Cómo ve la creación en el Congreso de una comisión para investigar el incidente ocurrido en la zona de construcción del puerto de Chancay?

Lamentablemente este tipo de comisiones nunca están conformada por técnicos y debido a ello, por lo general, no se llega a terminar este tipo de informes. Ya la empresa ha ofrecido resolver el problema, y por ello el proyecto debe seguir adelante. Si quieren formar una comisión, deben buscar expertos.

Lea también: Inversiones de APP en puertos superarán los US\$ 3.500 millones

LEY DE CABOTAJE

Otro tema que fomentará la competitividad de los puertos en el país es el cabotaje, al respecto el Consejo de Ministros presentó al Congreso un proyecto de ley (5175/2022-PE), ¿Cuál es la posición de la CCL?

Estamos a favor de esta iniciativa legislativa, en tanto tiene como objetivo abrir la oferta del cabotaje (transporte de carga entre los puertos locales) en nuestro país. El servicio debe ser prestado por empresas domiciliadas y no domiciliadas, atendiendo a la realidad y configuración actual del mercado de transporte marítimo mundial. Cabe señalar, que las empresas navieras son las que podrían de manera efectiva ampliar el alcance de este servicio en nuestro país, debido al tipo de inversión y experiencia requerido. Por ello, con el fin de optimizar la aplicación de la propuesta legislativa, tenemos unas sugerencias que se vienen presentando a las entidades vinculadas al tema (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, entre otros).

El cabotaje entre nuestros puertos permitirá dar servicio de transporte marítimo en forma permanente y especialmente en tiempos difíciles, como cuando tenemos un Fenómeno de El Niño, un ciclón como el que acabamos de tener o un terremoto. El transporte de carga general, alimentos secos, refrigerados, congelados, medicinas, se hará en forma eficiente y oportuna.

Lea también: Alberto Ego-Aguirre: “Permitir el cabotaje peruano ayudaría a descentralizar el puerto del Callao”

Nuestro país ha firmado Tratados de Libre Comercio (TLC) y el cabotaje nos ayudará también a ser más competitivos con nuestros productos de exportación y de importación.

¿Cuáles son las sugerencias presentadas?

Con la finalidad de optimizar la aplicación de la propuesta

legislativa, sugerimos tener en cuenta el aspecto tributario que involucra ésta, toda vez que el servicio a ser prestado por estas empresas navieras no domiciliadas en el país, tendría que ser objeto de retención por parte del usuario del servicio por concepto del **Impuesto a la Renta** de fuente peruana, en una tasa del 30%, monto que afectará a las empresas prestadoras del servicio y tendrá que ser asumido por el usuario final del servicio, con lo cual éste se encarecerá y sobre ello, no podrá ser deducido como gasto.

A ello hay que considerar otro hecho, referido a que, si la naviera se encuentra domiciliada en un país de nula o baja tributación, el flete tampoco será deducible y, por ende, el **IGV** que grave la utilización de servicios en el país, no constituirá crédito fiscal (pues el gasto no es deducible para efectos del Impuesto a la Renta).

¿La CCL ha participado en el Proyecto de Ley de cabotaje, preparado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

La **Cámara de Comercio de Lima** representa a los usuarios finales de nuestro comercio exterior y por ello tenemos pendiente una conversación con el titular del sector y sus funcionarios. Les enviamos una lista de temas que incluyen las sugerencias mencionadas, y los de carreteras y otros de apoyo al desarrollo de nuestros puertos. El Estado y las empresas privadas debemos trabajar juntos en las iniciativas para hacer crecer a nuestro país.