

# **Alberto Ego Aguirre: “Esperamos que nueva Ley de Cabotaje sea el inicio del proceso que nos lleve a convertirnos en un hub regional”**

En el marco de la reciente promulgación del Ejecutivo de la nueva Ley de Cabotaje, conversamos con el presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y Aduaneros de la Cámara de Comercio de Lima (CCL), Alberto Ego Aguirre, acerca de los beneficios que tendrá esta norma y lo que hace falta para mejorar nuestro sistema portuario.

## **¿Qué tan importante es la promulgación del Ejecutivo de la nueva Ley de Cabotaje?**

Es importante para todo el país. Es relevante saber que nuestras autoridades, el Ejecutivo, el Congreso, gobernadores regionales, alcaldes, así como la ciudadanía en general, puedan ir comprendiendo el significado de poder transportar por mar a personas, mercaderías, maquinarias, equipos, partes, piezas, medicinas, entre otros, utilizando nuestros **puertos locales**. El movimiento de las naves nacionales y extranjeras que den servicio de cabotaje hará que los productos de nuestras regiones tengan alternativas de transporte eficiente y de menor costo. Colaborará también con el transporte en casos de desastres naturales o convulsiones sociales.

El **transporte terrestre**, que ya existe, complementará el movimiento, desde nuestra sierra y selva hacia la costa,

camino a otras regiones y nuestros **puertos** de salida al exterior y viceversa. Los transportistas, en su mayoría empresas individuales, podrán asociarse dando servicios de transporte desde distintos puntos del país, hacia los puertos y desde ellos hacia nuestras regiones. Se reducirá la congestión y contaminación en las carreteras. De la misma forma, se tratará con los productos que lleguen del exterior, pues estos podrán ser transbordados y enviados a nuestras regiones.

### **¿Cuándo se verá el beneficio de la nueva Ley de Cabotaje y cuál será su impacto para las regiones?**

El impacto se verá en el mediano plazo. Los principales beneficios serán la rapidez de las conexiones para el transporte entre nuestras regiones y el exterior, haciendo que el **comercio exterior** del país se active aún más. Por ejemplo, cuando las empresas deban enviar sus productos a regiones alejadas y se hallen frente a desastres naturales que hagan intransitables las carreteras de la costa o se presenten casos de convulsiones sociales que originen bloqueos de carreteras, éstas podrán contar con una alternativa para no perder a los clientes o poder ser abastecidas con insumos o productos finales. Los costos logísticos, así como las tarifas de los intervinientes deben mejorar.



**La Ley de Cabotaje permitirá que nuestro sistema portuario sea más eficiente. ¿Qué otras acciones hace falta desarrollar para buscar una mayor competitividad?**

Sí, pero la ley aún está incompleta. Hay que tener en cuenta que el aspecto tributario no ha sido contemplado. Las compañías navieras extranjeras estarán afectas al **29,5 %** de Impuesto a la Renta (IR), retención que hará quien contrata el servicio, elevándose el costo, ya que las empresas navieras trasladaran este gasto al servicio prestado. Si, además, la compañía extranjera tiene su domicilio principal en países de baja o nula tributación, las empresas peruanas contratantes no podrán deducir el pago por el transporte de cabotaje como un gasto. Adicionalmente, el IGV que grava la prestación de servicios no constituirá crédito fiscal, encareciendo la operación en **18 %** más.

Las empresas peruanas y extranjeras deben de gozar de las mismas condiciones para este caso.

Las **navieras nacionales y extranjeras** que presten servicios de

**transporte acuático nacional (cabotaje) y/o internacional**, así como las empresas financieras para dar arrendamiento financiero o leasing, con opción de compra obligatoria, podrán ingresar al país naves destinadas a estos fines, partes integrantes, partes accesorias, motores, equipos de navegación y repuestos, con suspensión de tributos, bajo el Régimen de Importación Temporal, hasta por un periodo de cinco años. Al momento de efectuarse la nacionalización, la base imponible de derechos e IGV deberá tener en cuenta el valor de aduanas menos la depreciación, la cual sería el **20 %** anual sobre lo declarado.

Por último, pero no menos importante, se espera la acción pronta y eficiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para la reparación de pistas, carreteras, puentes, accesos viales, así como la construcción de nuevas carreteras y anillos viales en las ciudades principales que hagan el transporte terrestre un real y buen complemento. La conexión de nuestros **aeropuertos** con las vías principales de transporte debe ser una pronta realidad, así como las tan esperadas vías del tren de cercanías.

**Teniendo en cuenta la aplicación de la nueva Ley de cabotaje en el país, así como la próxima inauguración del puerto de Chancay y las mejoras en otros puertos locales, ¿estamos camino a convertirnos en un *hub* regional?**

Para hablar de un *hub* regional aún falta mucho por desarrollar. Vamos por buen camino, pero no se debe perder de vista ese objetivo. Esperamos que la nueva Ley de Cabotaje sea el inicio del proceso de conseguir este objetivo. Todas las autoridades, sin excepción, deben entender que todos los sectores forman parte de la política económica del país; no se trata de feudos aislados. Las inversiones, no solo en infraestructura de comunicaciones, sino en irrigación, en educación, para poder contar con mano de obra calificada y

adecuadamente preparada, e inclusive en salud, nos permitirán llegar a buen puerto. Las autoridades deben articularse adecuadamente, teniendo en cuenta que los sucesos negativos mellan mucho la imagen que damos al mundo como país.

**LEER MÁS:**

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