

Vamos por el mar

- EDUARDO FERREYROS KÜPPERS -

Gerente general de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (Cómex-Perú)

La falta de infraestructura en el Perú es una limitación para su desarrollo y crecimiento de los próximos años. En particular, la ausencia de carreteras que permitan interconectarnos más y mejor viene generando sobrecostos a los usuarios del comercio exterior y nos estamos dando el lujo de no aprovechar una gran carretera: nuestro mar.

Actualmente, en el Perú casi nunca se utiliza el mar como vía de transporte, lo que de alguna manera desaprovecha la posible conexión entre las regiones donde se ubican los puertos e instalaciones, lo que les quita grandes oportunidades de desarrollo. Esto, por una ley que busca promover una actividad que, al final del día, creemos que no ha dado los resultados esperados.

La Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante contradice y vulnera el principio de no discriminación de la Constitución, pues impide en la práctica que buques de bandera extranjera realicen cabotaje (transporte de mercancías entre nuestros puertos). Esta norma, que ofrece beneficios económicos y tributarios a embarcaciones de bandera nacional, impide que empresas peruanas puedan recurrir al alquiler de buques extranjeros para realizar operaciones de transporte de mercadería, lo que dificulta así una mayor competencia.

Pese a esta normativa, el Perú no ha desarrollado una industria naviera importante. Por ello, es contraproducente y oneroso forzar el desarrollo de una actividad que ni con los estímulos otorgados ha podido desarrollarse cabalmente.

Necesitamos mayor competencia en el transporte de carga marítima y ello se dará impulsando el desarrollo de un cabotaje en condiciones de libre mercado y sin discriminaciones. Esto



permitiría reducir costos de transporte desde las zonas de producción en las regiones hacia el puerto del Callao, mitigar los riesgos de inseguridad a la entrada y salida a los puertos, aligerar el tránsito de camiones por nuestras carreteras y reducir la contaminación que producen.

Asimismo, se beneficiaría económicamente a las regiones creando más empleo en las zonas contiguas a los terminales portuarios, donde se harán en adelante mayores entregas para distribución interna.

En lo que respecta a nuestro principal puerto, las vías de acceso terrestre al Callao casi han colapsado. Si a esto le sumamos la inseguridad en el tránsito de la mercadería, donde vemos contenedores robados, conductores amenazados y camiones secuestrados a la salida del puerto, el acceso de mercancías a nuestro principal terminal por vía marítima aliviaría muchísimo estos problemas.

Según expertos en la materia, el desarrollo del cabotaje en el Perú, de la mano con el de los principales puertos del litoral, permitirá a los agentes del comercio exterior reducir hasta en un 50% los costos logísticos de transportar su carga por carretera desde el interior del país al puerto del Callao. Para otros, esto no es ni sería un negocio rentable. Sea atractivo o no para el operador, consideramos que son este y las reglas del mercado quienes decidirán ello, mas no una ley.

En momentos en que venimos realizando esfuerzos por promover una agenda de impulso a la competitividad del comercio exterior, haríamos bien al liberalizar y fomentar la inversión en un servicio que reducirá costos logísticos, que promovería la competencia y beneficiaría al final del día a todos los consumidores.