

OPINIÓN

“A diferencia de Chile y Colombia, que nos han sacado enorme ventaja en modernización de puertos precisamente porque los han concesionado, el Perú se demoró casi diez años entre la primera concesión que hizo, la del puerto de Matarani, en 1999, y la segunda que logró ejecutar, la del Muelle Sur del Callao”. Editorial de El Comercio Llegando a mal puerto / 11 de agosto del 2012

EDITORIAL

Política co-marcial

No se debió encargar a la Marina la administración de aspectos comerciales de los puertos.

A la potencial y anacrónica compra de los activos de Repsol se le ha sumado otro hecho que, si bien ha tenido menor notoriedad, no es menos preocupante. Se trata de la transferencia de competencias para la administración de los puertos de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dicapi), dependiente del Ministerio de Defensa.

Son varios los frentes por los que esta transferencia genera preocupaciones. Para empezar (siguiendo con el derrotero que marcaría la expansión de las actividades de Petro-Perú), el Gobierno ha decidido ignorar que se encuentra subordinado al Congreso y a la Constitución. El decreto legislativo mediante el cual se realizó la mencionada transferencia de competencias se emitió en virtud de una delegación de facultades realizada por el Parlamento. Este último, no obstante, circunscribió la misma a la reforma del sector Defensa. Por eso, cuando el Gobierno entró a regular la gestión de servicios comerciales portuarios y la administración del transporte comercial marítimo, fue más allá de lo que esta-

bleció el Congreso y violó además la repartición de poderes establecida por la Constitución.

La inconstitucionalidad del mencionado decreto legislativo, sin embargo, no termina en el hecho de que el Ejecutivo tome las órdenes del Parlamento como una mera sugerencia. Además, a través de esta norma, el Ejecutivo creó una oficina de inspecciones y auditorías para brindar, en exclusividad, servicios de inspección y auditoría respecto de estándares de seguridad y contaminación de las embarcaciones. Esta oficina cobrará por evaluaciones que tranquilamente podrían realizar empresas privadas y, así, violará el artículo de la Constitución que señala que el Estado no puede poner una empresa para realizar actividades que puedan hacer los privados.

El Gobierno, no obstante, no solo decidió mantener su costumbre de ignorar este último artículo constitucional. Además, le entregó el monopolio legal de dichas actividades a la mencionada nueva oficina y le otorgó a Dicapi la facultad de crear tributos para financiarse, todo

lo cual también se encuentra prohibido por la Carta Magna.

Lamentablemente, que al Ejecutivo no le interese lo que establece la Constitución y el Congreso no es la única mala noticia. Esta reasignación de funciones, además, no tiene un sentido práctico porque se le han quitado atribuciones a la entidad especializada (la APN) para entregár-

se a otra que tiene personal capacitado para administrar temas de seguridad mas no comerciales (Dicapi). Como han señalado varios especialistas, que la Marina se encargue de los aspectos comerciales de los puertos tiene tanto sentido como asignarle a la Fuerza Aérea la administración

de la aviación comercial o al Ejército la regulación del tránsito terrestre.

La mejor prueba del retroceso que supone trasladar las facultades de la APN a Dicapi son los números. Según Cómex-Perú, hace siete años, cuando la Marina se encargaba de los procesos de recepción, despacho, zarpe y arribo, las tasas que pagaban las embarcaciones ascendían en

total a S/.26 millones. Hoy, en cambio, a pesar de que el tráfico naviero es mayor, la APN cobra en total solo S/.13 millones, permitiendo una reducción de costos que beneficia a los consumidores finales de los productos.

Por otro lado, el mencionado decreto legislativo establece que ahora se necesitará el visto bueno de la Marina para concesionar los puertos. Esto (además de ser una barrera adicional e innecesaria para el desarrollo de infraestructura portuaria) preocupa porque, según la congresista Luciana León, en el pasado Dicapi se opuso a la concesión del Muelle Norte, lo que es un indicio de la falta de interés de la Marina por la inversión privada. Estando en el puesto 111 de 144 países en calidad de infraestructura portuaria, según el Índice de Competitividad Global 2012-2013, no se llega a entender por qué ponerle más trabas al desarrollo de nuestros puertos.

En suma, por donde se le vea, debe preocuparnos la militarización de los puertos. No solo por todos los errores que ella implica, sino también porque parece que meter al Estado donde la Constitución se lo prohíbe se ha convertido en una política de este gobierno.

ABSURDO
Con una pésima infraestructura portuaria, no se entiende por qué ponerle más trabas al desarrollo de nuestros puertos.