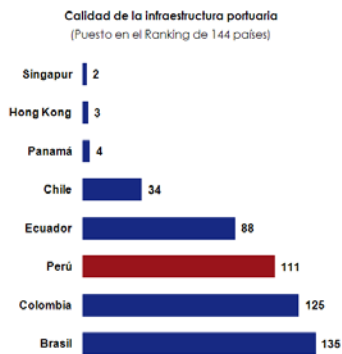


## A peor puerto



Fuente: Índice de Competitividad Global 2012 - 2013  
Elaboración: IPE

La promoción de la inversión privada en nuestros puertos nunca fue particularmente popular entre los políticos. En 1992 se incluyó a la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) en el proceso de privatización ([ver](#)). Sin embargo, recién en 1997 se creó el Comité Especial de Privatización de Puertos. En mayo de 1999 se licitó exitosamente el [Puerto de Matarani](#). El proceso se interrumpió durante el gobierno de transición, con la excusa que se tenía que promulgar previamente la Ley del Sistema Portuario Nacional, lo que ocurrió efectivamente ([ver gráfico 1](#) y [ver gráfico 2](#)). Desde entonces se otorgaron en concesión los siguientes puertos: [Nuevo Terminal de Contenedores – Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao](#), [Terminal Portuario Paita](#), [Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao](#), [Terminal Norte Multipropósito Terminal Portuario del Callao](#) y [Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas](#).

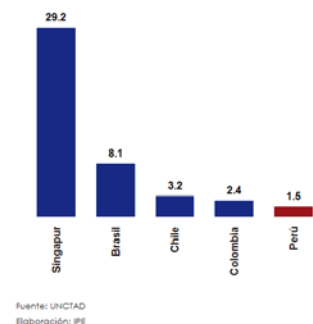
En su discurso presidencial del 28 de julio de 2012, el Presidente Humala reiteró que su gobierno fortalecería ENAPU. El diario oficioso ([ver](#)) le recordaba su compromiso, cuando el Ministro Paredes sostenía que ENAPU solo sería un socio minoritario de los operadores privados “sin voz ni voto” en el directorio, buscando desandar el camino andado durante el gobierno aprista, cuando se quiso darle un salvavidas a la empresa y al principal sindicato del partido de la estrella. “A la par de asumir el pasivo pensionario [de US\$ 300 millones], se ha lanzado un programa de retiros voluntarios, un incentivo con el objetivo de minimizar la cantidad de personas que se quedarán en la empresa de cara a la reformulación de funciones que se le asignará a Enapu”, indicó el ministro en una demostración de pragmatismo bien informado que rara vez se ve entre los políticos.

A esta señal positiva, sin embargo, le ha seguido un muy preocupante [Decreto Legislativo](#) (DL 1147) promulgado al amparo de las facultades asociadas a cambios en las políticas de defensa y seguridad –las excusas más comunes cuando se trata de justificar el intervencionismo estatal sin fundamento. Luciana León, presidenta de la Comisión de Comercio Exterior y Turismo, acusó de la militarización de los puertos al decreto “chavista”, que interfiere en actividades empresariales y otorga competencia en gestión, y servicios portuarios a la Autoridad Marítima Nacional –[ver](#)– y transfiere funciones de la Autoridad Nacional de Puertos a la Marina. El ministro Paredes negó la nacionalización o militarización de puertos –[ver](#)–. La Marina emitió un comunicado –[ver](#)–.

Algunos de los riesgos evidentes del DL se ven limitados porque los proyectos de APP que ya hayan sido incorporados al proceso de promoción de inversión privada “seguirán sujetos a las normas y disposiciones vigentes al momento de su incorporación, hasta su adjudicación”. En lo que respecta al DL mencionado, éste “es aplicable exclusivamente a los procedimientos a que se refiere”. Afortunadamente, para quienes tendrán que lidiar con la Marina y la reforzada Autoridad, la primera disposición complementaria del DL recoge su compromiso por la simplificación administrativa. Pero algunos artículos en la ley no son suficientes para paliar los efectos negativos de los continuos cambios políticos y la inseguridad jurídica.

Este DL es una señal clara de que a una parte de este gobierno aún la inspiran conceptos nacionalistas y socialistas trasnochados que además se prestan a fomentar el favoritismo y la falta de control. No tenemos ninguna duda de que no poner en marcha la Gran Transformación ha salvado al Perú del desastre, pero pareciera que la idea no ha muerto. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina se queja hace años del mal estado de aviones, lanchas y el equipo que requieren para hacer su trabajo. El DL les da presupuesto mediante Recursos Directamente Recaudados (RDR). Dependen en mucho menor medida del MEF. Es razonable pensar, entonces, que el fiscalismo del MEF y la poca disposición de las Fuerzas Armadas para reformarse y priorizar sus tareas explican por lo menos parte del episodio más reciente de incertidumbre acerca de la política portuaria en nuestro país.

**Carga portuaria por países**  
(Millones de contenedores por puertos al año)



Fuente: UNCTAD  
Elaboración: IPE