

## **Luis Guerrero: Necesitamos mejorar la competitividad de puertos (21 – 09- 05)**

Los componentes de la competitividad no están exclusivamente relacionados al déficit de infraestructura portuaria; también están de por medio aspectos geopolíticos, en la medida que nuestro principal puerto peruano tiene que reconvertirse y competir con los puertos de nuestros países vecinos.

Este último punto es sensible en la medida que los capitales que requerimos pueden provenir de inversionistas chilenos o, caso contrario, la prórroga en su realización puede significar ventajas para los puertos competidores y, por ende, afectar nuestra presencia regional portuaria, menos comercio internacional, divisas y empleo.

Hay diseños institucionales que realizados con mucha sutileza hacen perder competitividad y soberanía a un país, los cuales se agudizan por miopías geopolíticas que conciben que los procesos de integración se realizan sin tomar en cuenta los intereses nacionales y los liderazgos regionales.

### **Eficiencia de la gestión pública**

Además de los problemas antes referidos, está la manera como se ha gestionado las políticas y el marco normativo respectivo.

Se ha buscado obstaculizar la gestión de Enapu a través de iniciativas como el referido pago de impuestos equivalentes a las empresas privadas, la selección idónea de funcionarios por parte de FONAFE, lo que ha conllevado a la no adquisición de los tipos de grúas. También las contradicciones en la conducción del proceso de concesiones y finalmente la pesada carga previsional que asciende a 250 millones de dólares.

El aspecto a destacar y que atenta contra la eficacia de la gestión de Enapu, es la superposición entre la autoridad portuaria nacional y pro inversión para llevar adelante el proceso de reconversión, lo cual ha determinado el retraso en la realización de la inversión, puesto que esta en discusión el modelo de concesión.

La política de pro-inversión para fomentar los cambios requeridos no cuentan con el respaldo de las autoridades regionales, locales, empresarios y trabajadores, los mismos que se reunieron en una sesión de la comisión de transportes y comunicaciones para expresar su punto de vista sobre el particular y plantear consensualmente las siguientes propuestas:

1. Como prioridad esencial dar preferencia a la construcción de un nuevo terminal de contenedores (muelle sur), con capital privado, para ello se debe realizar la convocatoria internacional para la concesión del proyecto y desarrollo en el menor plazo posible.
2. El muelle 5 del terminal portuario del Callao debe permanecer bajo la administración de Enapu para lo cual se le deberá permitir a Enapu realizar las inversiones del reforzamiento del muelle y equipamiento con grúas pórico o móviles.
3. Se convoque a licitación en el más breve plazo la concesión para la construcción y operación por parte del sector privado de la faja transportadora hermética de minerales hacia el muelle 5 del terminal portuario del Callao.

PERU AHORA, hace eco de la preocupación de los diferentes actores involucrados con la problemática de los muelles 5 y sur del puerto del Callao, al ser una expresión genuina de nacionalismo competitivo. Asimismo, respalda una política

consensuada, la misma que no se opone a la modernización de nuestros puertos y a los elementos antes señalados para el óptimo diseño de su reconversión.

Asimismo, saluda la decisión de la comisión de transportes y comunicaciones que el martes pasado presentó un proyecto en el cual se le restituye la facultad de conducir los procesos de inversión a la autoridad portuaria nacional, con lo cual se tiende a superar la falta de claridad sobre este aspecto, la misma que genera ineficiencias como gestión pública y nos hace aparecer como un estado sin capacidad prospectiva con lo cual se afecta también el desempeño de nuestro empresariado.