

NOTA DE PRENSA

LUIS NEGREIROS:

Modernización de puertos debe ser en base al diálogo sin exclusiones ni autoexclusiones

La modernización y competitividad de nuestros puertos debe realizarse en base a un diálogo sin exclusiones ni autoexclusiones, sin la ausencia de las autoridades involucradas, sostuvo el sindicalista y congresista aprista Luis Negreiros Criado durante el Foro "Modernización de los Puertos", que se desarrolló en el Hemiciclo Raúl Porras Barrenechea del Congreso de la República.

Dijo que son preocupantes las ausencias de personalidades que tienen mucho que ver con la problemática portuaria, lo cual impide adoptar alternativas de solución y aclaración a las legítimas dudas y preocupaciones existentes.

"Por eso me siento incómodo. Esta situación no ayuda en nada al desarrollo de nuestros puertos ni a la democrática imagen del gobierno", aseveró Negreiros.

Remarcó que no puede abandonar su deber que significa lograr el desarrollo de los puertos. Señaló que lo cumplirá desde una perspectiva de su vital experiencia portuaria.

"Creo que la tecno burocracia lleva al gobierno a cometer errores que han podido ser evitados durante todo el tiempo del mundo. Nuestra posición, en ese sentido, la hemos fundamentado ampliamente y si estábamos equivocados era justo que se nos hiciera ver", agregó.

Negreiros dijo que hace más de cuatro años que este Congreso Nacional promulgó la regulación legal vigente orientada a promover la modernización del Sistema Portuario Nacional, incluyendo -además de la innovación- la descentralización de la actividad portuaria; la participación de la comunidad portuaria; la creación de una Autoridad Portuaria Nacional joven e innovadora, eficiente y eficaz; la creación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros de cada puerto, entre los aspectos más relevantes.

Manifestó que la Ley Portuaria, a través del Artículo 20º, hace viable que la Empresa Nacional de Puertos S. A. pueda asumir en forma directa el desarrollo de cualquier infraestructura portuaria; o suscribir -de estimarlo conveniente- con el Sector Privado alguna modalidad de gestión que la Ley y su propio Dispositivo Legal (Decreto Legislativo N° 098) le permita.

Sin embargo, anotó, la Autoridad Portuaria Nacional, sin haber efectuado el menor análisis del entorno portuario en el que advertimos la aplicación de grandes sobrecostos portuarios los cuales se producen por la consabida integración vertical de los intermediarios de la cadena logística, ha elegido la modalidad de Contratos de Concesión, a cuyo efecto ha encargado a ProInversión llevar a cabo los procesos concesionarios de los principales Terminales Portuarios de Uso Público.

Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Señaló que la Agencia de Promoción de la Inversión Privada ha iniciado el proceso de concesión de los puertos provinciales -a cargo de ENAPU S.A.- con el puerto de Paita, habiéndose observado una serie de anomalías e imprecisiones en el transcurso del proceso que no han sido aclaradas satisfactoriamente. Por ello, me permito preguntarle al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones, lo siguiente:

¿Por qué tratándose del segundo puerto del país en importancia comercial y habiéndose garantizado una suma muy reveladora de ingresos económicos para la operatividad del puerto, ProInversión sólo ha logrado la presentación final de un sólo postor?

¿Por qué las tarifas que ProInversión ha fijado arbitrariamente en el Anexo Cinco (5) del Contrato de Concesión para la operación del Muelle Espigón Existente, no formaron parte de la calificación de la oferta económica para la adjudicación de la Buena Pro?

¿Por qué, de concretarse la firma del Contrato, se le permitirá al Concesionario "hacer caja" durante los primeros años al aplicar las nuevas Tarifas establecidas en el Contrato de Concesión para el Muelle Espigón Existente -que superan, en algunos casos, en hasta más del 300% comparativamente con las que aplica hoy en día ENAPU-Paita- sin haber invertido un solo sol en la modernización del puerto?

¿Por qué ProInversión modificó el criterio de aplicación de las Garantías que estuvieron vigentes en las tres primeras versiones del Contrato de Concesión, al variar el aval previsto para una demanda mínima de TEUS (Contenedores equivalentes a 20 pies) por el del IMAG?

¿Cómo puede ser posible que la APN y ProInversión le ofrezcan al concesionario dos Garantías económicas por valores que, sumados, superan en hasta cinco veces el monto anual que habitualmente factura ENAPU-Paita, en especial si se toma en consideración que por motivos de la crisis económica mundial, los tráficos de mercancías se han visto reducidos considerablemente?

¿Encuentra usted razonable que ProInversión comprometa al Estado peruano a garantizar Ingresos Mínimos Anuales del orden de US\$ 330'899,000 (15 años en la Etapa 1 y 2) y US\$ 26'991,000 (10 años en la Etapa 3), por inversiones que serán de US\$ 127'000,000 en conjunto (Etapas 1, 2 y 3), lo cual convierte el aval en un evidente subsidio a favor del Concesionario?

¿No cree usted que el Concesionario carecerá del estímulo necesario para ofertar los servicios del puerto y mejorar su calidad, al tener garantizado un ingreso mínimo anual tan exorbitante e inusual?

¿Por qué ProInversión asume una innegable posición parcializada al denegarle al postor precalificado: "Consorcio APM Terminals Paita" su solicitud de ampliación de plazo en 30 días -entre la fecha de adjudicación de la Buena Pro y la Fecha de Cierre- a través de la Consulta N ° 22 (Circular N° 16); otorgándosele, en cambio, tres ampliaciones por el mismo plazo requerido al postor: "Terminales Portuarios Euroandinos"?

Hemos tomado conocimiento de la Comunicación cursada por el postor "Consorcio APM Terminals Paita" del 17.08.2009 y vemos que está levantando graves cargos en contra de ProInversión por un proceso que debió ser límpido y transparente, ¿No cree usted que ello amerita dejar sin efecto el concurso y reformular las Bases Administrativas así como el respectivo Contrato de Concesión?

¿Cómo puede ser posible que ProInversión haya continuado imperturbablemente con el proceso de concesión de Paita teniendo una opinión no favorable de los temas tarifarios, del Organismo Regulador OSITRAN, según fluye del Informe N° 009-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 17 de marzo de 2009, hecho de conocimiento de ProInversión a través del Acuerdo N° 1154-308-09-CD-OSITRAN contenido en el Oficio N° 033-09-SCD-OSITRAN de fecha 20 de marzo de 2009?

**DESPACHO DEL CONGRESISTA
LUIS NEGREIROS CRIADO**