

Es urgente modernizar los puertos

Con la recuperación del comercio exterior que se viene dando, el movimiento de contenedores podría retornar a los niveles récord alcanzados en 2008 de 1.2 millones de TEU. En ese sentido, potenciar el desarrollo de los muelles del Callao debería ser una prioridad para poder ir de la mano con la recuperación económica.

Sin embargo, cuando uno compara la calidad de la infraestructura portuaria, el Perú se encuentra entre los



OSITRAN: Supervisar la calidad de la infraestructura

JUAN CARLOS ZEVALLOS
Presidente de OSITRAN

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) afronta, en 2010, el reto de construir políticas orientadas al usuario final o ciudadano, además de prepararse para la nueva etapa de administración de los contratos, en la que el componente de operación de las concesiones, incluida la supervisión de la calidad del servicio en beneficio de los usuarios, adquirirá mayor importancia.

El reto en el frente externo será afrontar la presión para sacar adelante los proyectos priorizados por el Gobierno en plazos muy cortos sin afectar la calidad técnica de los mismos, resguardando la autonomía y preservando la institucionalidad reconocida internacionalmente.

En el frente interno, el organismo regulador debe reinventarse permanentemente para ponerse a la altura del contexto actual de nuestro país, y que nuestros clientes encuentren valor en el servicio que brindamos.

Entre otros objetivos, la actual administración de Ositran busca perfeccionar el marco regulatorio, acorde con la práctica internacional y experiencia adquirida, garantizar la adecuada supervisión y fiscalización de la calidad del servicio de la infraestructura y desarrollar políticas y acciones orientadas al usuario final o ciudadano; algo que constituye un verdadero hito, pues el viejo Ositran desplegaba todos sus esfuerzos en el usuario intermedio, vale decir, en las empresas de transporte de carreteras, aéreas, portuarias, los exportadores, etcétera.

De esta manera, lograremos una mayor eficiencia de la gestión basada en un enfoque por resultados, al mismo tiempo que consolidaremos la institucionalidad y el modelo regulatorio.

Es difícil pronosticar en cuánto tiempo la brecha de infraestructura se acortará o desaparecerá, pero lo importante es que el desarrollo de la infraestructura se ha convertido en una política de Estado que trasciende el gobierno de turno, y Ositran cumplirá el rol que le corresponde de la manera más eficiente, técnica y predecible. ■

últimos en relación con los países de la región. Chile ocupa el primer lugar, y esta gran diferencia se debe en parte a que nuestro país cuenta con solo un gran puerto, mientras que el país del sur posee varios puertos grandes como el de Iquique, Valparaíso, Talcahuano y San Antonio, lo que facilita una distribución de la carga de forma más pareja, evitando que se formen grandes cuellos de botella como los existentes en el Callao.

Es más, hasta marzo de 2009, el Callao era el único puerto grande que no contaba con grúas pórticos ni grúas móviles en operación, lo cual generó un sobrecosto de US\$ 214 millones al año, según la Cámara de Comercio de Lima (CCL).

Recién, desde el 7 de abril de 2009, entraron en operación dos grúas pórtico en el Muelle Norte del puerto. Cada una de estas grúas puede movilizar 30 contenedores por hora aproximadamente.

Antes de la instalación de estas grúas, el puerto del Callao moviliza 13 contenedores por hora, mientras que otros puertos de la región, como San Antonio, Buenos Aires y Cartagena, 80 contenedores por hora.

MUELLE SUR

A partir de mayo, la situación puede mejorar, cuando entre a operar el Muelle Sur que administra DP World, y las últimas dos grúas pórtico para esta infraestructura lleguen en abril. Esta concesión tiene un plazo de 30 años y permitirá doblar la capacidad total del puerto del Callao, y a la vez generar una reducción de tarifas de un 50%.

El Muelle Sur se ubicará sobre un área total de 215 mil metros cuadrados, tendrá 650 metros de largo y contará con dos amarraderos de 325 metros cada uno. Además, tendrá seis grúas pórtico de muelle y 18 grúas pórtico de patio.



Nuestro sistema portuario de uso público se encuentra conformado por 11 terminales, de los cuales siete corresponden a puertos marítimos localizados en la costa y cuatro a puertos fluviales ubicados en los ríos Amazonas, Huallaga, Ucayali y Madre de Dios.

La responsable de administrar estos puertos es la Empresa Nacional de Puertos (Enapu), a excepción del puerto de Matarani, que es manejado por la empresa Terminal Internacional del Sur (TISUR), desde el año 1999; y el de Paita, que es operado por el consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) desde marzo de 2009.

BRECHA

El estudio del IPE señala que la brecha total de infraestructura en puertos en el país asciende a US\$ 3,600 millones, la cual considera inversiones en el Muelle Sur, en el puerto de Paita, así como las inversiones requeridas para los puertos administrados por Enapu y los proyectos para puertos privados.

En este sentido, es claro que se debe impulsar y acelerar nuevos procesos de concesiones o promover las iniciativas privadas. Sobre este punto, llama la atención, como lo señala la Confiep, que hace cerca de un año la empresa DP World presentó una propuesta para la modernización del Muelle Norte, y hasta el momento no hay una definición. Algunos ministros han señalado que, para este proceso, se convocará a una

licitación internacional, en vista de que hay hasta dos postores interesados, aparte de DP World.

Pese a las mejoras que pudiera evidenciar Enapu en su gestión del Muelle Norte, es claro que el sector privado puede llegar a ser más eficiente y competitivo.

El presidente de la Autoridad Portuaria Nacional, Frank Boyle, ha coincidido en que el puerto del Callao tiene aún sobrecostos para la importación y exportación de mercaderías, estimados en US\$ 350 millones por año. "La demora en el servicio, la mala calidad en el mismo y la intermediación generan ese sobrecosto", refiere Boyle.

Para Patricia Teullet, gerente de Comex Perú, debido a que estamos a la zaga en infraestructura portuaria, hay menos frecuencia de buques al Perú, y eso explica que tengamos mayores costos.

Además, hay retrasos en el proceso de concesión de los puertos de San Martín y de Pisco, y, en el mejor de los casos, recién se podrían entregar al mejor postor en mayo de 2011.

En este contexto, no hay tiempo que perder en mejorar la competitividad de nuestros puertos para poder competir con los demás puertos de la región, los cuales se han estado modernizando con el propósito de alcanzar niveles más altos de tráfico. ■