

Elaboración del Proyecto de Ley Nacional de Puertos

PERUCAMARAS, considerando que cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones o abaratamiento de importaciones debe contemplar el funcionamiento y organización de los puertos comerciales, participó activamente en la elaboración de un Proyecto de Ley de Puertos que recogiera los elementos necesarios para lograr una modernización portuario en el país. Dicha propuesta normativa que se presentó al Ejecutivo, contempla fundamentalmente lo siguiente:

Elaboración de un Plan de Desarrollo Portuario, mediante el cual se ordena realizar un levantamiento de la infraestructura existente y las necesidades de inversión, según el área de influencia de cada puerto para que luego los usuarios finales, los operadores y el Estado elaboren el plan maestro de cada puerto, considerando al mismo, no como zona de transferencia de carga, sino como una plataforma logística y generadora de negocios.

Una autoridad autónoma y eficiente, la misma que debería ser descentralizada y desconcentrada. Esta autoridad reemplazaría a las Capitanías de Puertos y la Dirección General de Transporte Acuático y debería estar compuesta por la comunidad portuaria, cuyos integrantes cuenten con experiencia profesional en asuntos marítimos y portuarios. "

Regulación del mercado de servicios portuarios, siendo OSITRAN el ente encargado de regular las tarifas portuarias e Indecopi la entidad que garantice la libre competencia en los servicios portuarios. La Autoridad Portuario sería la que solicite la modificación de tarifas o denuncie actos lesivos contra la libre competencia.

" Tratamiento de mercancías y naves, otorgando las facilidades de ingreso liberado de impuestos a los equipos que se utilicen en los puertos, eliminando la autorización aduanera para el trasbordo de mercancías y estando bajo el control de la Autoridad Portuaria la recepción y salida de naves, la toma de prácticos, remolcaje, cierre de puertos, entre otros, manteniendo la Autoridad Marítima el control en las aguas jurisdiccionales.

" Facilidades de inversión en los puertos, bajo la mayor cantidad de modalidades de inversión privada, así como las consideraciones que se deben tener en caso se opte por una concesión o se decida privatizar un puerto bajo el esquema mono operador. La Autoridad Portuario sería la encargada de convocar la inversión privada en los puertos, sustentándose en el plan de inversiones previamente elaborado.

Zonas de Actividad Logística - ZAL

Por qué crear las ZAL

" El desarrollo del e-commerce (comercio electrónico) y la demanda creciente de los consumidores de un envío a domicilio, alimenta la exigencia de contar con centros de distribución logística.

" La realización de plataformas logísticas bien situadas e interconectadas a las grandes infraestructuras, comunicadas con diversos modos de transporte, ofreciendo en un mismo lugar una gama extendida de locales a los que se puede acceder y que se pueden alquilar, así como un conjunto de servicios dedicados a la logística; es una respuesta válida tanto en términos económicos como urbanos, siendo la dispersión de depósitos en la red urbana la peor solución.

" Es una herramienta que constituye una salida sustentable y sólida que mejorará las expectativas de los agentes económicos, favoreciendo la creación de empleo, lo que contribuirá al bienestar de la población.

Qué se necesita para hacer una ZAL

" Contar con una política de transporte que favorezca la conectividad de los centros de producción con los puertos y aeropuertos.

" Identificar las líneas de producto e identificar la logística de cada uno de ellos para lograr una ZAL eficiente.

" Que el trasbordo, cabotaje, reestiba, reembarque, reparación de contenedores sea autorizado por la Autoridad Portuaria y no por Aduanas.

" Que la libre plática la otorgue la Autoridad Portuaria y que se elimine la comisión de recepción de la nave.

" Que se permita el ingreso libre de impuestos de importación para las maquinarias y equipos portuarios (permanencia en zona primaria).

" Permanencia indefinida de la carga.

" Incrementar la figura del operador logístico integral.

" Que el acceso marítimo sea sencillo, menos oneroso y en menor tiempo. Que el acceso terrestre sea descongestionado y seguro.

" La aplicación de las nuevas tecnologías de la información en todos los procedimientos portuarios.

" Instalación de una ventanilla única en el puerto.

" Fortalecimiento del vínculo puerto/ operador logístico / cliente.

Al Estado, desde su obligación de planificar, le compete asegurar los beneficios globales que brindan las prácticas modernas vinculadas al intermodalismo, a la articulación de los modos de transporte, a la concentración y organización de los servicios logísticos, al acceso tecnológico y al mejoramiento y optimización de la informática.

A los privados, como **PERUCAMARAS** y todos sus asociados, nos compete la difícil misión de apostar por el desarrollo de la conectividad del Perú, de convencernos que la inversión en los puertos y en servicios portuarios es viable y rentable, lo cual exige nuestra participación activa en la solución a la ineficiencia estatal, imprecisiones legales e imperfecciones del mercado existente en la operatividad portuaria.