

## Bien en contenedores, falta el resto

24 de junio de 2013

La inversión privada en los puertos muestra resultados positivos, a pesar de los obstáculos que encuentra en su camino. Esto acaba de ser corroborado por la CEPAL para el caso del transporte de contenedores, según el ranking de [Movimiento portuario contenedorizado de América Latina y el Caribe 2012](#), en el que El Callao destaca entre los terminales marítimos más dinámicos de la región, como puede verse en la siguiente tabla:

Puertos latinoamericanos: Movimiento de contenedores					
RANKING	PUERTO	PAÍS	TEU 2010	TEU 2012	Variación %
1	Colón	PAN	2,810,657	3,518,672	25
2	Balboa	PAN	2,758,506	3,304,599	20
3	Santos	BRA	2,715,568	2,961,426	9
4	Cartagena	COL	1,581,401	2,205,948	39
5	Manzanillo	MEX	1,511,378	1,930,893	28
6	El Callao	PER	1,346,186	1,817,663	35
7	Buenos Aires	ARG	1,730,831	1,656,428	-4
8	Guayaquil	ECU	1,123,098	1,448,687	29
9	Lázaro Cárdenas	MEX	796,023	1,242,777	56

TEU = Unidad Equivalente a 20 pies, capacidad de carga de un contenedor normal  
Fuente: Cepal - Elaboración: Lampadia

LAMPADIA

Este crecimiento hubiese sido imposible sin los capitales privados que han permitido que el Perú cuente hoy con infraestructuras portuarias modernas, inmensamente superiores, en eficiencia, calidad y costos, a los que teníamos antes.

Sin embargo, la modernización de todos nuestros puertos sigue siendo un tema pendiente. Aún nos falta andar un buen trecho para dejar atrás la penosa herencia portuaria del intervencionismo estatal y las mafias sindicales.

Qué diferencia con lo que hoy reporta la CEPAL: Los muelles del Callao, manejados por los operadores privados, DP World y APM Terminals, registraron en el 2012 un incremento de 35% en movimiento de contenedores con respecto al 2010. Por su lado, Paita también subió 35% en el mismo período. Estos resultados sitúan al Callao entre los puertos más importantes, tanto en términos de volumen de carga, como en cuanto al ritmo de crecimiento.

Este éxito, que ya se vio antes en la concesión del puerto de Matarani en Arequipa, debe hacernos reflexionar sobre la necesidad de llevar más inversión privada a los puertos que aún están en manos del estado, removiendo los obstáculos que la desalientan, como el Decreto Legislativo 1147 de mayo pasado (2013), que transfirió las competencias de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) a la Dirección de Capitanías y Guardacostas de la Marina (Dicapi), incluyendo los procesos de inversión portuaria (Ver: [¿Alguien quiere fuerzas armadas empresariales?](#)).

También deberían ser descartados de plano aquellos intentos estatistas que, desde el Ejecutivo y el Congreso, enrarecen el clima de inversión en los puertos, como el de septiembre pasado (2012), cuando el gobierno informó que el MTC estaba evaluado la posibilidad de que la empresa estatal Enapu sea "socio" forzoso en las siguientes concesiones portuarias; o como el proyecto de ley presentado por el legislador Dammert para "fortalecer y modernizar" Enapu.

Obligar a los inversionistas a asociarse con Enapu supone renunciar a lograr el mayor nivel de competitividad portuaria, que el Perú, por su posición geográfica y por su estructura de comercio internacional, está obligado a aprovechar. Según el último Reporte Fiscal Mensual del MEF, en el 2012 Enapu fue la última de las 35 empresas estatales en ejecución presupuestal, con 4.8%, y tuvo además pérdidas equivalentes al 169% de su patrimonio (Correo, 24, junio 2013). A juicio de Gonzalo Priale, presidente de AFIN, esta propuesta ahuyentaría al empresariado "dado que ninguna empresa en su sano juicio va a querer tener como socio a una compañía estatal quebrada e ineficiente como Enapu que poco o nada puede aportar al negocio". (Ver: [Participación de Enapu en concesiones ahuyentará a inversionistas privados](#)).

El proyecto Dammert, propone "declarar de interés nacional el desarrollo de la empresa nacional de puertos", para que el estado compita con el sector privado en la actividad portuaria, destinando recursos públicos con ese fin. Esta propuesta es regresiva y solo conlleva una oferta política, sin un contenido tangible de mayor eficiencia o competitividad. Por otro lado sería inconstitucional, pues contravendría el rol subsidiario del Estado.

La inversión privada ha sido decisiva para la modernización de nuestros principales puertos: Donde antes imperaban la corrupción y explotación laboral (puntos y contrapuntos), ineficiencia, altos costos y grandes demoras para el transporte, ahora hay muelles equipados con maquinaria de última generación que brinda servicios eficientes y competitivos. Falta profundizar este proceso en los demás puertos. Basta de populismo vacío.