



¿POR QUÉ NO SE ESCUCHA AL SECTOR PRIVADO?

PROINVERSIÓN DEBE PRIORIZAR LA IMPLEMENTACIÓN DEL ANTEPUERTO DEL CALLAO

Este espacio debería ser destinado para la espera y estacionamiento de los vehículos de carga y contar con un sistema de citas para gestionar los movimientos de entrada y salida de dichos vehículos en el puerto.



Dr. Carlos Posada
Director ejecutivo
Instituto de Investigación y
Desarrollo de Comercio Exterior
Cámara de Comercio
cposada@camaralima.org.pe

En reiteradas ocasiones, el IDEXCAM en esta revista, ha tratado el tema de la Zona de Actividades Logísticas y Antepuerto del Puerto del Callao (Zalac), pero a razón de la participación de la representante de Ositrán y del Ministro de Transportes y Comunicaciones en el XIV Foro Internacional de Puertos,

realizado el pasado 14 de octubre, se ha visto la necesidad de abordar nuevamente el tema, con la finalidad de llamar la atención respecto al proyecto en mención que sería lanzado próximamente.

El proyecto denominado Zalac, cuya promoción ha sido encargada a Proinversión, y que ha sufrido modificaciones



en su cronograma, consiste en el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de un recinto ubicado en zona portuaria que integra cuatro áreas funcionales: Zona Logística, Zona de Antepuerto, Zona de Inspección y Zona Administrativa. En este recinto se brindarán los servicios relacionados a las mercancías, sin cambiar la naturaleza del bien. En un área aproximada de 39 hectáreas.

La **Zona Logística** contará con parcelas y naves logísticas, donde se desarrollarán actividades logísticas generales y de valor agregado, y otras complementarias o conexas a las mercancías.

La **Zona de Antepuerto** será un espacio destinado a la espera y estacionamiento de los vehículos de transporte de carga, que contará con un sistema de citas para gestionar

los movimientos de entrada y salida de dichos vehículos hacia y desde los terminales portuarios del Puerto del Callao.

La **Zona de Inspección** contará con un espacio destinado a las actividades de inspección de comercio exterior.

La **Zona Administrativa** tendrá un edificio principal, oficinas e instalaciones para entidades públicas y privadas.

El Agente Privado se encargará del diseño, construcción y financiamiento de la infraestructura y equipamiento. Además de la operación y mantenimiento de la plataforma: alquiler de naves y parcelas logísticas, alquiler de oficinas, instalaciones y espacios, gestión de vehículos de carga hacia y desde los terminales portuarios del Callao, provisión de servicios de apoyo a la inspección y de servicios comunes.

Resulta claro que la implementación y posterior

Sobre el particular, cabe hacer algunas precisiones. En primer lugar, observamos en la imagen del proyecto publicada en la página web de Proinversión, que han logrado consolidar los lotes inicialmente previstos para el proyecto (de tres lotes se ha pasado a uno solo), lo que hace más funcional el proyecto. No se precisa en los documentos publicados por Proinversión, cuánto espacio debe dedicarse a la Zona de las Actividades logísticas y cuánto a la Zona del Antepuerto.

Dicho eso, debemos reiterar nuestra opinión negativa sobre la forma que pretende implementarse en el proyecto en lo referido al establecimiento de una Zona logística, para el desarrollo de actividades logísticas generales y de valor agregado. Las actividades logísticas vinculadas a las operaciones de comercio exterior en la actualidad se desarrollan en los

que está pendiente de culminar sus trámites ante la Aduana. Una vez culminados los trámites de importación, las mercancías pueden quedarse en las áreas destinadas al almacenamiento general de mercancías, si tuviesen áreas autorizadas para dichos propósitos.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, en las Zonas de Actividades Logísticas, se podrá desarrollar actividades y servicios de valor agregado, complementarios o conexas a las mercancías, sin cambiar la naturaleza del bien. Es en el reglamento de la mencionada ley, en donde se desarrollan las actividades que se podrán realizar en dicha Zona, así tenemos las actividades de almacenamiento, embalaje, reembalaje, precintado, empaquetado, rotulado, pesaje, control de calidad, fraccionamiento o lotización y redistribución. Se encuentran prohibidos los servicios de maquila y el ensamblaje.

Es decir, como sucedió en el caso de los Céticos, se indica que se podrán realizar actividades logísticas en general, pero el reglamento las limita drásticamente, y las actividades de valor agregado (que no están desarrolladas en el reglamento), no podrían realizarse. En efecto, la Zalac no se podría escapar de los alcances de la Ley y el Reglamento antes citados, con lo cual resulta ineficiente y generará sobrecostos a la cadena logística de comercio exterior.

Al haberse previsto en el proyecto la implementación de una Zona de Inspección, lo único que se estaría promoviendo es la prestación de actividades similares a las que se vienen prestando en los depósitos temporales. En tal sentido, carece de sentido

“ ANTES QUE EL ZALAC PROSIGA, SE DEBERÍA ESTUDIAR EXPERIENCIAS DE OTROS PAÍSES EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS ZONAS DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, Y EN BASE A LOS RESULTADOS, MODIFICAR LA LEGISLACIÓN ACTUAL ”

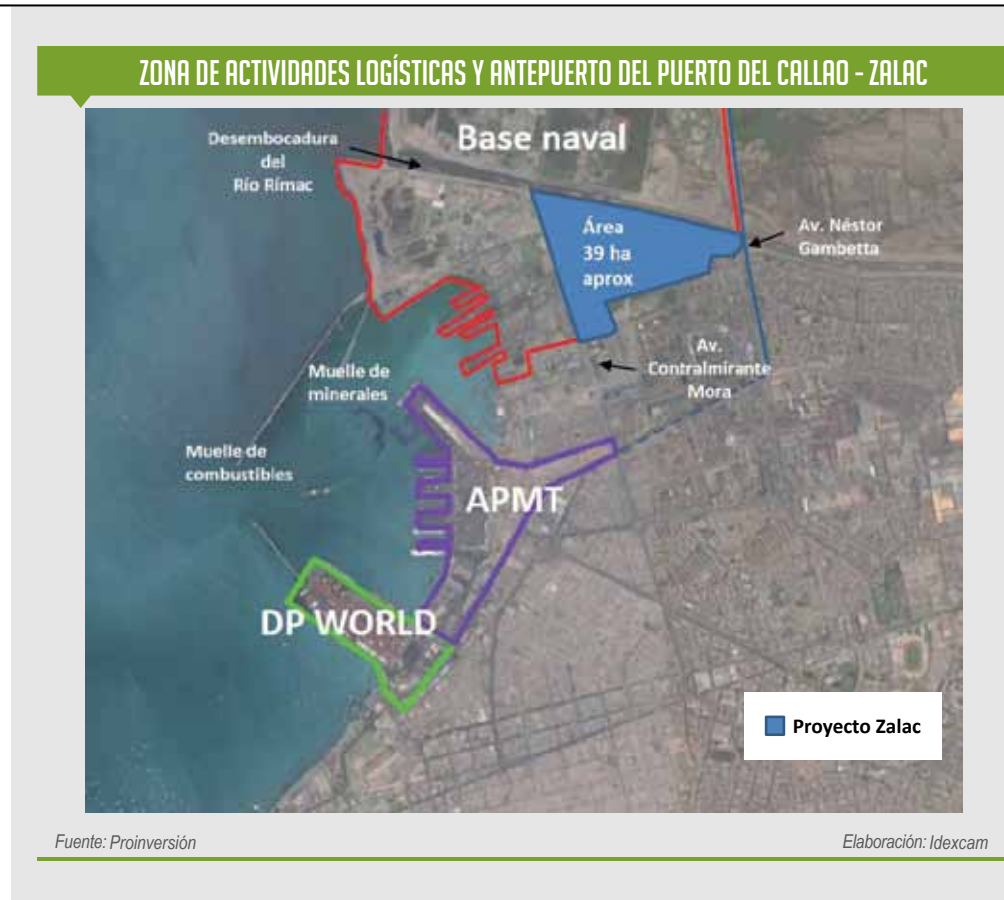
operación de la Zalac, tal como está prevista en el proyecto, debe generar recursos suficientes para pagar por el uso del terreno de la Marina de Guerra del Perú y una utilidad para el operador. Estos recursos serían definitivamente obtenidos de los usuarios.

denominados aduaneramente, depósitos temporales, antes conocidos como terminales de almacenamiento, cuyas área sumadas comprenden un aproximado de 210 hectáreas. En estas instalaciones se viene prestando servicios de almacenamiento de la carga

sacar adelante un proceso para la creación de una Zona de Actividades Logísticas bajo las limitaciones expresadas. Bajo el actual marco legal, más apropiado sería permitirle a los depósitos temporales que puedan aplicar para ser considerados Zonas de Actividades Logísticas, separando debidamente las áreas y permitiendo el desarrollo de las actividades señaladas.

En el Idexcam creemos que debemos ser más ambiciosos en beneficio del país y antes de proseguir con el proyecto, se debería estudiar las experiencias de otros países en la implementación de las Zonas de Actividades Logísticas y en base a dichos resultados, modificar la legislación actual, para permitir justamente actividades de verdadero valor agregado, incluyendo las actividades de maquila y el ensamblaje, para poder crear puestos de trabajo que ayuden a disminuir el desempleo y por consiguiente la pobreza, generando el movimiento económico que el país requiere. Un ejemplo de ello se da en el Puerto de Le Havre en Francia, en donde la Zona de Actividades Logísticas, opera una ensambladora y terminadora de procesos productivos de autos asiática, destinados al mercado europeo.

Tal como lo comentáramos en nuestro artículo de abril del presente año, el terreno que se pretende afectar para la implementación de la Zalac debería destinarse exclusivamente a la segunda parte del proyecto, que es la Zona de Antepuerto, destinada a la espera y estacionamiento de los vehículos de transporte de carga, que debería contar con un sistema de citas para



Fuente: Proinversión

Elaboración: Idexcam

gestionar los movimientos de entrada y salida de dichos vehículos hacia y desde los terminales portuarios del Puerto del Callao. Considerando el actual congestionamiento que se origina por los camiones que se estacionan a lo largo de la avenida Manco Cápac en el Callao, a la entrada del puerto, ocupando hasta tres carriles de esta vía, los

cuales están esperando dejar o recoger carga de ambos terminales portuarios, resulta extremadamente necesario la implementación de un *Truck Center*, que permita eliminar este caos y a su vez, dar seguridad a los conductores de los camiones que se ven expuestos al robo de sus pertenencias y en algunos casos de parte de la carga.

El Antepuerto, se entiende

que debe estar provisto de servicios para los conductores de los camiones, y estará interconectado con los terminales portuarios, de manera que el ingreso de los camiones al puerto parta desde allí y no se genere el congestionamiento actual.

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos al Gobierno que se evalúe de manera detallada los alcances que pretenden dar al proyecto Zalac, y que toda decisión que se tome vaya por el lado de la mejora de la competitividad y la reducción de los costos logísticos y operativos de la cadena de comercio exterior.

Una opción interesante que iría en línea con lo señalado, sería permitir que los concesionarios portuarios sean quienes operen el Antepuerto y de tal manera que los costos ya se encuentren incluidos dentro de las operaciones portuarias actuales.

“ EL ANTEPUERTO ESTARÁ PREVISTO DE SERVICIOS PARA LOS CHOFERES DE LOS CAMIONES DE CARGA Y CONTARÁ CON UN SISTEMA INTERCONECTADO CON LOS TERMINALES PORTUARIOS ”

