

ECONOMÍA & Negocios

ELIO GALESSIO [B2]

“En el Perú se reemplazaron los trenes por combis; esto es absurdo”



DESDE FINES DE AÑO [B4]

Sodimac y Tottus serán las nuevas tiendas ancla del Jockey Plaza

DÓLAR: Paralelo ◊ Compra 2,910 Venta 2,930 • Interbancario ◊ Compra 2,933 Venta 2,935 • Bancario ◊ Compra 2,870 Venta 3,010 • EURO: Interbancario ◊ Compra 4,320 Venta 4,344

ENAPU ANUNCIA MEDIDAS

Promoverán uso de puerto de Pisco para descongestionar el Callao

■ Se reducirá tarifa de uso de muelle en Pisco y subirán la del Callao

■ Se espera que 20% de la carga se desplace al sur chico este año

LUIS CORVERA GÁLVEZ

“No es necesario que se declare al puerto en emergencia” fue la predecible respuesta de Mario Arbulú, presidente de Enapu, ante los cuestionamientos de los exportadores, quienes solicitaron que se adopte esta medida ante los constantes retrasos que enfrentan al momento de usar las instalaciones del puerto del Callao.

Según Arbulú, esa acción no es necesaria, pues si bien en ocasiones se genera congestión en el puerto, últimamente esto no ha ocurrido. Y, en todo caso, argumentó, nunca se ha dejado de atender una nave que haya llegado al Callao. Es más, indicó como ejemplo: “Hoy (ayer) tenemos nueve naves en el puerto y no hay congestión”.

En ese sentido, no entiende las críticas de ÁDEX, sobre todo —explicó— si se tiene en cuenta que el 5 de enero pasado se reunieron con sus representantes y los de los operadores portuarios para evaluar posibles salidas que permitan acelerar el proceso de embarque y desembarque ante el evidente crecimiento del comercio exterior.

TIRÁNDOSE LA PELOTA

“No he venido a defenderme, sino a decir lo que realmente ocurre. Es cierto que hay retrasos, pero estos no son culpa de Enapu”,



HANS BERNINZON

SIN ESPACIO. Enapu obligará a los operadores a mover sus contenedores más rápido para acelerar la rotación de naves en el terminal portuario.

EN PUNTOS

Algunos cuellos de botella

■ El pesaje de los contenedores en los almacenes y en el puerto genera retrasos en el embarque. Aduanas debe aprobar, como hizo para los minerales, que se pese solo en el almacén.

■ Para que Pisco sea aceptado por los usuarios, se tendrá que mover la aduana al interior del

puerto (hoy está a 48 km) y vencer a alguna naviera para que recale allí (se negocia con Evergreen, NYC y CSV).

■ Se ha aprobado la compra de dos grúas de muelle más este año. Con ellas, se podría realizar hasta 120 movimientos por hora en el 2009 (hoy solo son 12).

contraatacó Arbulú. Los retrasos se originan, según indicó, por problemas en las grúas de los barcos, roturas en los cables de los equipos que movilizan la carga, falta de camiones, entre otros factores que dependen de los operadores portuarios y no de Enapu. En ese sentido, resaltó que “en los tres meses se han registrado 1.300 horas de retraso por estos factores”.

Ante esta situación, adelantó que ya se ha establecido un plan para asegurar que en dos meses el puerto no vuelva a experimentar retrasos. La principal novedad es la promoción del puerto Gene-

ral San Martín, en Pisco, como alternativa al del Callao para el caso de transbordo de carga (aquella que no tiene como destino final la capital). En total, del millón de TEUS (contenedores de 20 pies) que se movilizaron por el Callao durante el 2007, unos 150.000 fueron de transbordo y se espera que este año se pueda enviar hasta un 20% de la carga a Pisco.

A fin de lograr ese objetivo, Enapu ha enviado a Ositrán una solicitud que busca reducir en 30% la tarifa por el uso de amarradero para carga de transbordo en el puerto pisqueño y elevar en 50% la tarifa

del puerto chalaco. Las nuevas tarifas entrarán en vigencia en 10 días hábiles contados a partir de ayer.

Pero en la medida en que el puerto San Martín no está preparado para recibir carga (el año pasado apenas movió 250 contenedores, todo un récord histórico para un puerto que tradicionalmente no moviliza más de 30 contenedores al año), se debería invertir en dotarlo de nuevas tomas de electricidad (hay que instalar una subestación eléctrica de US\$1,5 millones de inversión, cuya compra ya fue aprobada por Fonafe) y de equipamiento para movilizar la carga.

Para definir las necesidades del puerto, este lunes viajará un equipo integrado por representantes de la Autoridad Portuaria Nacional, Enapu, ÁDEX y los operadores portuarios. “Nosotros no les cobraremos por el alquiler de espacios para que ellos pongan su propio equipamiento y con ello brinden el servicio de estiba y desestiba”, refirió Arbulú.

Luego, una vez que se entregue en concesión el puerto (está previsto para fines de marzo según el MTC), sería el nuevo operador el que brindaría estos servicios.

Para complementar el desvío de carga a San Martín, Enapu ha reducido de 30 a 10 los días libres (sin costo) que los importadores pueden tener sus contenedores en el muelle para transbordo y de 30 a 5 los días libres para movilizar contenedores vacíos. “El puerto no puede ser usado como almacén, pues las naves no quieren desembarcar mientras existan contenedores ocupando el muelle”, explicó.

Si a ello se suma la instalación de dos grúas de muelle en setiembre y el uso de un sistema computarizado para asignar espacio en los almacenes, en dos meses el tiempo para movilizar carga en el puerto se reduciría de 5 a 3 días (la meta es llegar a 2). ■

NUEVO

Ofertas válidas hasta el jueves 31 de enero del 2008. Stock mínimo disponible: 400 unidades por producto.



yogurt
GLORIA

Yogurt bebible Frutos del Perú
sabores: Camu camu,
Aguaymanto o Algarrobina
bot. 1 litro

S/. **4³⁰**

Wong
Donde comprar es un placer