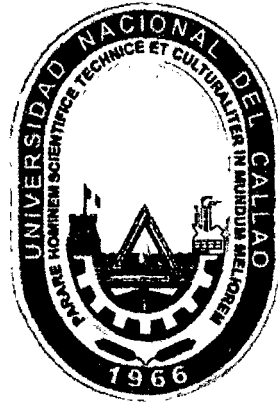


UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
DIRECCION DE ESCUELA DE POSTGRADO
SECCIÓN DE POSGRADO**



**“EFECTOS DE LA PRIVATIZACIÓN PORTUARIA EN LAS
LÍNEAS DE NEGOCIOS, EL EMPLEO Y LA SITUACIÓN
ESTRATÉGICA DE ENAPU S.A.”**

TESIS

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN
CIENCIAS FISCALIZADORAS CON MENCIÓN EN AUDITORIA
INTEGRAL EMPRESARIAL**

AUTOR: LIC. ADM. JUAN BENJAMÍN PUICAN CASTRO

CALLAO, MAYO 2011

PERU

DEDICATORIA

**Esta tesis está dedicada a mi querida esposa
NANCY, por su apoyo y aliento constante para
la culminación de esta investigación:**

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
DIRECCION DE ESCUELA DE POSTGRADO
SECCIÓN DE POSGRADO**

JURADO

**MG. LUIS ALBERTO BAZALAR GONZALES
PRESIDENTE**

**MG. ROSA VICTORIA MESÍAS RATTO
SECRETARIA**

**MG. LÁZARO CARLOS TEJEDA ARQUIÑEGO
MIEMBRO DEL JURADO**

**MG. HUMBERTO TORDOYA ROMERO
MIEMBRO DEL JURADO**

**DR. HERNAN AVILA MORALES
ASESOR**

Nº del Acta de Sustentación : Acta S/N 03 de Mayo del 2011.

Fecha de Aprobación de la Tesis : 16 de Julio del 2009-(Res. 001-2009-SPG-FCC-UNAC).

AGRADECIMIENTO

Deseo agradecer la culminación de la presente Tesis al distinguido profesional Mg. HERNÁN ÁVILA MORALES por su valioso apoyo, quién colaboró con esta investigación.

También quisiera agradecer a los trabajadores de ENAPU S.A. y agentes marítimos por la información que facilitarán para la realización de esta Tesis.

INDICE

RESUMEN	1
ABSTRACT	2
CAPÍTULO I : PLANTEAMIENTO INICIAL DE LA INVESTIGACIÓN	
1.1 Identificación del problema	3
1.2 Formulación de problemas	9
1.2.1 Problema principal	9
1.2.2 Problemas secundarios	9
1.3 Objetivos de la Investigación	10
1.3.1 Objetivo general	10
1.3.2 Objetivos específicos	10
1.4 Justificación	10
1.5 Limitaciones y facilidades	11
1.6 Hipótesis de partida	11
1.6.1 Hipótesis general	11
1.6.2 Hipótesis específicas	12
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO	
2.1 Antecedentes del estudio	13
2.2 Bases teóricas	15
2.2.1. Aspectos generales	
Empresa Nacional de Puertos – ENAPU	15
2.2.2. Proceso de privatización	22
2.2.3. Privatización portuaria en el Perú	23
2.2.4. Líneas de negocios	38
2.2.5 Empleo	43
2.2.6. Ubicación estratégica	47
2.2.7. Impacto ambiental de la actividad portuaria	50

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1	Relación entre las variables de la Investigación	57
3.2	Tipo de investigación	59
3.3	Diseño de investigación	59
3.4	Metódica de cada momento de la investigación	59
3.5	Operacionalización de variables.	60
3.6	Población y Muestra	61
3.7	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	62
	3.7.1. Técnicas	62
	3.7.2. Instrumentos	62
3.8	Procedimientos de recolección de datos	63
3.9	Procedimiento de análisis de datos	63

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1	Resultados parciales	64
4.2	Resultados finales	73

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1	Contrastación de hipótesis con los resultados	74
5.2	Contrastación de resultados con otros estudios similares.	75

CONCLUSIONES	77
---------------------	----

RECOMENDACIONES	80
------------------------	----

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	82
-----------------------------------	----

ANEXOS	85
---------------	----

PRÓLOGO

El estudio y desarrollo de la presente Tesis fue motivada por el deseo de brindar mi modesto aporte a la problemática presentada como consecuencia de la privatización de los Puertos del Perú que estaban administrados por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) y que por decisión del gobierno Peruano a través de CEPRI Puertos fue concesionada y entregada al Sector Privado.

Los que defienden esta decisión Gubernamental y los opositores a esta medida han abundado en sus argumentos; pero ¿Es en realidad conveniente para los Intereses del País y particularmente para los usuarios de los servicios Portuarios?.

Debido a mi calidad de Docente UNAC, decidí investigar sobre el Tema, y Luego de un análisis exhaustivo y producto de encuestas realizadas, he llegado a la conclusión que el proceso de las concesiones no se llevo a cabo en forma transparente y la valorización de los activos de los puertos Paita, Matarani, Callao, ha sido subvaluada, razón por la que las Empresas Concesionarias pagaron sumas irrisorias, con el consecuente perjuicio económico para el País.

En igual forma, las promesas que hicieron los concesionarios de mejora de infraestructura, rebaja de tarifas, respeto a la estabilidad laboral de los trabajadores de ENAPU, conservación del medio ambiente no se cumplieron.

Las concesiones son buenas si se efectúan con transparencia, honestidad y obrando en todo momento pensando en los intereses del Perú.

Los Puertos son un motor de desarrollo para el comercio Exterior y propicia el crecimiento Económico Nacional, razón por la que es necesario elaborar un Plan Nacional Portuario para resolver los problemas sociales derivados de la Privatización.

El estado Peruano debe supervisar a las Empresas, Concesionarios, para que apliquen tarifas justas y razonables por los servicios que ofrecen.

La Tesis es producto de la Experiencia Profesional del Autor y brinda información útil para los Estudiantes Universitarios y Profesionales relacionados con el quehacer marítimo y Portuario.

RESUMEN

La tesis establece los efectos del proceso de privatización de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU S.A.) en las líneas de negocios, la tasa de empleabilidad y la ubicación estratégica de los puertos del Callao, Matarani y Paita en el período del 2005-2009.

La muestra no probabilística está constituida por 110 personas del Puerto del Callao, 28 del Puerto de Matarani y 26 del Puerto de Paita, entre sindicalistas, operadores logísticos, servicios de practicaaje, de cabotaje, terminales de almacenes, agentes de aduanas, de carga, marítimos y navieros, a los que se les aplicó entrevistas estructuradas y además se efectuó el análisis del contenido de documentos relacionados con el estudio.

Pese a que no se aporta evidencia empírica a favor de las hipótesis, existen señales, evidencias y experiencias anteriores, así como la convicción de los entrevistados que el proceso de concesión o privatización de los puertos en el Perú, contribuye al incremento de las tarifas, genera desempleo, afecta económicamente a ciertos negocios pequeños, colocándose en situación de riesgo la defensa del territorio nacional al concesionarse los puertos. Los efectos en la economía regional y nacional sin duda serán positivos.

Hay desacuerdo acerca de la privatización de Enapu S.A. por parte del sindicato, lo contrario sucede con los agentes de aduana quienes tienen la certeza que al pasar Enapu S.A. al sector privado mejorará la atención para la importación y la exportación de los productos y con el tiempo usarse tecnología de punta que además contribuya significativamente a preservar la salubridad y cuidado ambiental.

Descriptor: Proceso de privatización portuaria, Líneas de negocios, Empleabilidad, ubicación estratégica de los puertos y medio ambiente.

ABSTRACT

This research was conducted with the aim to find out about the impact of the Process of Privatización of "Empresa Nacional de Puertos S.A." (ENAPU S.A.), and its effects in the Line of Business (Port Services) rendered; the respect to the labour rights of Enapu's employees and the strategic location of installations of Port of Callao, Matarani and Paita during the period of 2005-2009.

The sample was composed by 110 people dates of port of Callao; 28 people of Matarani and 26 at Port of Paita; the people involved were among the Labor union members; The logistic operators; The pilotage Service members; the shore service operators; the warehouses terminals; licensed custom brokers (Agentes de Aduanas), Cargo agents; Shipping Lines and Maritime Agencies. All these individuals were interviewed by application of a well prepared Test. In addition, it was conducted the analysis of the content of all documents related to the research.

Notwithstanding that, it does not show empirical evidences in favour of the hypothesis, signs, valid evidences and past experiences as well as the conviction of the interviewed people who are certain that the process of Concession of Peruvian Ports (Callao, Matarani and Paita) contributes to the increasing of Tariffs and Port Charges. The Privatization also brings Unemployment (Violation of the Labour Rights). The economy of Small Companies are seriously affected, but also the security and the defense of Peruvian Territory is placed in serious risk. Undoubtedly, the National and regional's economy will have positive results.

The ENAPU's Labour Union Leaders strongly disagrees about the Concession and privatization. However, the licensed Custom Brokers and others are convinced that the process of privatization will bring advantages and the quality of Services for Import/export of products will be improved, and with the use of Modern technology, it will contribute to protect the environment.

DESCRIPTORS : The process of privatization; Lines of Business, employment policy, strategic location of Peruvian Ports and protection to the Environment.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO INICIAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Identificación del Problema

En los últimos tiempos el comercio marítimo y portuario ha tomado suma importancia debido a que ayuda al desarrollo de los países mediante el uso de modernas naves de tráfico Internacional e infraestructura portuaria con tecnología de punta para la exportación e importación de mercaderías, basta señalar que el 90% de los negocios a nivel mundial se efectúan a través del mar. Dentro de este escenario en la que respecta a la gestión portuaria la tendencia moderna es privatizar o concesionar la administración de los puertos, para hacerlos más eficientes; sin embargo, esto aun no es uniforme, puesto que en algunos países como Uruguay están a cargo del estado.

Los procesos de privatización suelen tener como objetivos mejorar el rendimiento de las empresas que están encargadas de entidades públicas, al haberse demostrado que las empresas privadas suelen tener mejores recursos para desarrollarse, entonces, en esta misma línea de pensamiento prevalece la tendencia que el Estado no esté a cargo de los negocios marítimos, portuarios y de almacenamiento, aunque podrían hacerse algún tipo de alianzas.

Ojeda C. Juan N. (2006), sostiene que la literatura económica sobre privatización ha aumentado espectacularmente, encontrándose que desde 1987 en la teoría y la práctica ha merecido la atención de los especialistas, en diferentes países, distintas realidades, variados sectores (inclusive el transporte) y desiguales contextos económicos y sociales, siendo también objeto en diferentes tonalidades de críticas a la par de la intervención estatal.

Aunque pueda parecer que son términos que no tienen vínculos no es así, la concesión es la cesión a una empresa privada de una entidad que pertenece al Estado con la finalidad que la administre por un periodo de tiempo determinado

pagando una cantidad establecida y con un contrato de mutuo acuerdo; en cambio, la privatización es la cesión que se da a una empresa privada por una entidad que pertenece al Estado pero en forma definitiva.

Para efectos prácticos, dado que los puertos van a estar por un periodo determinado bajo la administración de empresas privadas, y toda vez que durante ese lapso actuarán como "dueños", harán inversiones y buscarán fundamentalmente la rentabilidad a su favor es que se utiliza el término de privatización de una manera general.

Los principales puertos en el mundo a través de los cuales se efectúa el mayor volumen del comercio marino son: San Petersburgo, Estambul, Constanza, Hamburgo, Róterdam, Le Havre, Southampton, La Spezie, Marsella, Barcelona, Valencia, Las Palmas, Dubai, Karachi, Tokio, Yokohama, Nagoya, Osaka, Kobe, Busan, Manila, Singapur, Melbourne, Sydney, Durban, Honolulu, Vancouver, Montreal, Seattle, Oakland, Los Ángeles, Long Beach, New York, Virginia, Freeport, Manzanillo, San Juan, Kingston, Cartagena, Panamá, Santos, Buenos Aires y el Puerto del Callao.

A nivel Latinoamericano 2007, el Puerto del Callao figura en el puesto 9 de los 20 puertos más importantes por el movimiento de contenedores, con 1`022,246 TEUS -contenedores de 20 pies de largo- (Desarrollo Peruano, 2008, visita web 2009) y el 2008 en el puesto 6 con 1`203,315 TEUS (Desarrollo Peruano, 2008, visita web 2009), con una variación del 17.71% en relación al año anterior.

Los puertos en el Perú antes de la creación de La Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) eran administradas por el Ministerio de Hacienda y Comercio, ENAPU inició sus operaciones portuarias en 1970.

El actual gobierno amparado en la presunción que los servicios ofrecidos por los puertos a cargo de ENAPU S.A. no son competitivos y acorde con las exigencias de la modernidad ha promulgado la nueva Ley de Puertos N° 27943 y el Decreto Supremo N° 003 del 2004 MTC, en los que disponen la transferencia de la propiedad de los puertos al Ministerio de Transportes y

Comunicaciones, Ministerio que en coordinación con PROINVERSION y la Autoridad Portuaria Nacional (APN), han proyectado continuar con la privatización o la concesión de los principales puertos del Perú, iniciando este proceso entre otros, con los puertos del Callao, Matarani y Paita de ubicación estratégica para el desarrollo y la defensa nacional, dentro de una doble coyuntura, el incremento del armamentismo con tecnología de punta de Chile y el reclamo jurídico presentado ante la Corte Internacional de la Haya por el diferendo marítimo que tiene el Perú con este país, lo que significaría si el fallo nos es favorable, la recuperación de más de 35 mil kilómetros cuadrados adicionales para el Perú.

ENAPU S.A, en los puertos que aún están bajo su administración se encarga de brindar múltiples servicios como el de atraque y desatraque de naves, almacenamiento de mercadería, facilitador del embarque y descarga de mercancía tanto de exportación como de importación, manipuleo de carga, practicaje, remolcaje, limpieza de bodegas entre otros. Entre las líneas de negocios con las que cuenta ENAPU se encuentran almacenamiento de mercadería, alquiler del muelle, estiba y desestiba de mercadería entre otros.

Desde el año 2000 progresivamente se ha ido transfiriendo la administración de algunos servicios a otras empresas o instituciones particulares quienes se han hecho cargo de brindar los servicios que tradicionalmente ofrecía Enapu S.A.

Con el transcurrir del tiempo el Puerto del Callao y los demás, incluido Matarani, ha tomado en ese orden gran protagonismo en el mundo constituyéndose en ejes de captación de divisas para el país, llegando el Perú en el 2008 a lograr importaciones por US\$ 28,439,000,000 y exportaciones por US\$ 31,529,000,000, ubicándose entre los 6 países de mayor crecimiento del mundo.

Factores asociados y de gran impacto para que el comercio internacional se siga incrementando, es no descuidar el mejoramiento continuo de las Instalaciones portuarias, de los Calados de ingreso de Naves, la infraestructura de Carreteras, asimismo que los gobernantes y los empresarios celebren

convenios y alianzas estratégicas con sistemas de gestión altamente competitivos, la apertura de nuevos mercados, mayor dinamismo en los tratados de Libre Comercio, firmados y en proceso (EE.UU, Comunidad Andina, Tailandia, China, Singapur, Canadá, Corea del Sur, Japón, la Unión Europea y la EFTA: Suiza LiechtensteinIslanda y Noruega), la mejora de la educación y los niveles de transparencia, el aumento del atractivo para los empresarios extranjeros en sectores económicos fundamentales como el industrial, agroindustrial, comercial, turístico, minero, de energía, petrolero, etc. y la mejora del Índice de Desarrollo Humano (IDH) que en este mismo año ubicó al Perú en el puesto 79, en Competitividad en el 35, Gobernabilidad 32, Libertad Económica 14 y Percepción de la Corrupción 27 (Economía del Perú, 2009, página principal web), debiendo incluirse la innovación tecnológica permanente, la responsabilidad social y el incremento de la calidad de vida laboral y el empleo con dignidad.

Históricamente en la Guerra del Pacífico en el año 1879, el Puerto del Callao sirvió como punto principal para que los barcos puedan embarcar y descargar el armamento necesario, las vituallas militares, los víveres y alimentos de primera necesidad que se importaban por lo que se constituye en una de las empresas con una ubicación estratégica, militar, económica y social para el Perú.

Por otro lado Matarani, bahía en el extremo norte del que fuera el puerto de Islay y el lugar donde por sus adecuadas condiciones fue elegido para construir el nuevo puerto que reemplazará a Mollendo. A través de los años fue cobrando mayor importancia por el comercio exterior, desde 1963 la mayor carga de minerales, granos y cemento se movían exclusivamente por este puerto, en especial la carga procedente de Bolivia.

El 18 de Agosto de 1999 el Terminal portuario de Matarani fue entregado en concesión a Terminal Internacional del Sur S.A. TISUR, empresa privada, que con una inversión razonable ha ampliado y modernizado sus instalaciones, logrando recuperar gran parte de la carga tradicional de Matarani. La influencia

económica y social de este Terminal en la región ha sido determinante para el desarrollo comercial y empresarial, constituyéndose en una de las principales fuentes de trabajo y de actividades conexas. La ubicación estratégica del puerto le permite recibir carga de ciudades colindantes al puerto y de los países: Brasil y Bolivia.

Es parte de la hipótesis que el proceso de privatización de los puertos en el Perú, trae desventajas como el incremento desmedido de las tarifas, inestabilidad laboral, afectación económica de las líneas de negocios (Marítimos, Portuarios y de Almacenamiento) de ENAPU S.A, poniendo la defensa del territorio nacional en riesgo, por el manejo de los puertos del Callao y Matarani por empresas portuarias chilenas como ya se intentó hacer en el Puerto de Paita, actualmente bajo la administración de Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), empresa donde existe participación de capitales de ese país.

Lo más dramático es el incumplimiento de las promesas hechas por las Empresas ganadoras de la concesión. Existen evidencias que refuerzan estas presunciones, como señala Campodónico, Humberto (La República.com: 17/10/2009, Principal):

Al día siguiente de la privatización-concesión del Puerto de Paita a Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), la empresa encareció los costos de manera brutal. Según la Agencia Peruana de Agentes Marítimos (APAM), el costo de un contenedor de 20' (pies) subió 408% y el contenedor de 40' nada menos que 480% ...".
"La cuestión de fondo es que Paita tiene importancia estratégica para las exportaciones de todo el norte peruano, su vinculación con Brasil (Interoceánica) y la relación con el Asia. En ese marco competimos con puertos de países vecinos como Chile y Ecuador. Pero sucede que uno de los socios de TPE es el grupo Cosmos. Dice Alan Fairlie: "El grupo chileno Von Appen tiene el 100% de las acciones de la empresa Cosmos y de Transtotal (desarrolla servicios portuarios y agencia marítima, y es broker de carga) (ver "Relaciones Económicas Perú-Chile: Integración o Conflicto", CISEPA, 2007). Es increíble lo que se está haciendo con los puertos peruanos, donde los intereses nacionales y productivos están por los suelos.

El estudio compromete la percepción de los directamente involucrados con el quehacer marítimo portuario, trabajadores, empresarios y expertos en la temática. Por parte del autor la duda razonable debido a la improvisación puesta de manifiesto por los gobernantes, con mentalidad cortoplacista y apresuramiento, por falta de creatividad y habilidad en la negociación y gerenciación de altura.

De ahí que se catalogue el proceso de privatización portuario como desventajoso para los intereses nacionales, tanto estratégicos comerciales, de desarrollo, de defensa, expresados en la variación de las tarifas, la calidad de los servicios, la innovación tecnológica, la rapidez en el servicio, la eficiencia y eficacia en las líneas de negocios, el tasa de empleabilidad, como consecuencia del control por privados de los puertos del Callao y de Matarani a cargo de Enapu S.A., en los años 2005 al 2009, un mejor remedio y visión lo constituyen alianzas estratégicas con inversionistas nacionales, extranjeros y el estado peruano, sería lo más aconsejable.

Habría que preguntarse ¿Cuánto favorecen al Perú estas decisiones? ¿Los gobernantes acaso no están informados acerca de la ubicación sexta del Puerto del Callao en el Ranking Latinoamericano, donde nuestros competidores portuarios chilenos con sus dos principales puertos de Valparaíso y San Antonio alcanzan la ubicación 8 y 16 respectivamente?, pese a existir desventaja tecnológica con Chile y solo con innovación de ciertos procesos ENAPU ha logrado tan importante desarrollo ...sin las grúas pórticos de reciente adquisición en la República Popular China.

Existe gran escasez de estudios relacionados con la administración marítima y portuaria, así como las implicancias que tienen estos negocios para coadyuvar a mantener el equilibrio de la balanza comercial y el desarrollo nacional, insertando al país en la economía global, la innovación tecnológica, el desarrollo científico, educativo, empresarial y cultural. La tesis se constituye en pionera, con la esperanza de que otros investigadores afinen e incrementen este conocimiento.

1.1.1 Delimitación temporal

Veintiún meses, de Junio 2008 a Marzo 2010.

1.1.2 Delimitación espacial

Los Puertos del Callao y de Matarani, ubicado el primero en la Provincia Constitucional del Callao; el segundo, en la Región Arequipa y el tercero, en Paita.

1.1.3 Delimitación conceptual

El estudio aborda el impacto del proceso de privatización portuaria en las líneas de negocios, la tasa de empleabilidad y la posibilidad de poner en riesgo los puertos estratégicos ubicados en el Callao, Matarani y Paita.

1.2 Formulación de problemas

1.2.1 Problema principal

¿Cuáles son los efectos del proceso de privatización en las líneas de negocios, la tasa de empleabilidad y la ubicación estratégica de los puertos del Callao, Matarani y Paita en el período del 2005-2009?

1.2.2 Problemas secundarios

- a. ¿De qué manera y en qué medida el proceso de privatización incide en la línea de los negocios marítimos, portuarios y de almacenamiento?
- b. ¿Cómo influye la privatización en la estabilidad laboral de los trabajadores?
- c. ¿De qué manera la privatización portuaria influye en el desarrollo económico y la defensa nacional por la ubicación estratégica de los puertos?
- d. ¿Cuál es el impacto ambiental que trae como consecuencia la instalación de Equipos de manipuleo de Carga?

1.3 Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo general

Determinar los efectos de la privatización en las líneas de negocios, la tasa de empleabilidad y la ubicación estratégica de los puertos del Callao, Matarani y Paita 2005-2009.

1.3.2 Objetivos específicos

- a. Establecer el nivel de incidencia de la privatización portuaria en la línea de los negocios marítimos, portuarios y de almacenamiento.
- b. Conocer la influencia de la privatización en la estabilidad laboral de los trabajadores.
- c. Establecer la influencia de la privatización portuaria en el desarrollo económico y la defensa nacional por la ubicación estratégica de los puertos.
- d. Determinar el impacto ambiental que trae como consecuencia la instalación de Equipos de manipuleo de Carga.

1.4 Justificación

El estudio pretende aportar evidencia empírica que permita ir consolidando las teorías que expliquen los efectos que tiene el proceso de privatización en las líneas de negocios, la tasa de empleabilidad y la ubicación estratégica por efectuarse en el puerto del Callao y los implementados en Matarani y Paita, así como demostrar la hipótesis planteada utilizando para ello instrumentos de medición como la entrevista y el análisis de documentos.

Por otra parte, esta investigación, abrirá nuevos caminos para empresas que presenten situaciones similares a la que aquí se plantea, sirviendo como marco referencial a éstas.

La tesis es de vital importancia porque contribuirá con aportes de profesionales especializados y personal técnico experimentado que darán sus puntos de vista y opiniones sobre las consecuencias que traen las privatizaciones y concesiones de los puertos del Callao y Matarani, y Paita que garanticen un óptimo desempeño para hacerle frente al incremento de las importaciones y exportaciones que el Perú tendrá en los años venideros.

1.5. Limitaciones y facilidades

1.5.1. Limitaciones

Se presentaron dificultades en el acceso directo a la información con la que cuenta ENAPU S.A. y las empresas a cargo de los procesos de concesión, así como a la bibliografía e investigaciones nacionales y extranjeras que respalden el estudio, obstáculos que no impidieron concluir la tesis.

1.5.1. Facilidades

Las facilidades de acceso a la información se han obtenido de Trabajadores y empresarios de los puertos del Callao, Matarani y Paita, quienes muy motivados participaron de las entrevistas.

1.6 Hipótesis de partida

1.6.1 Hipótesis general

Hi: "El proceso de privatización y concesión de los puertos del Callao Matarani y Paita incide negativamente en las líneas de negocios, la tasa de empleabilidad, el desarrollo comercial, la defensa del territorio nacional y el medio ambiente".

H₀: "No es cierto que el proceso de privatización y concesión incida negativamente en las líneas de negocios, la tasa de empleabilidad y en la ubicación estratégica relacionada con el desarrollo y la defensa del territorio nacional constituyéndose en un peligro para el medio ambiente de los puertos del Callao Matarani y Paita"

1.6.2 Hipótesis específicas

H₁: "El proceso de privatización incide negativamente en los negocios marítimos, portuarios y de almacenamiento"

H₂: "La privatización incide negativamente en la estabilidad laboral de los trabajadores portuarios".

H₃: "La privatización incide negativamente en el desarrollo económico y la defensa nacional por la ubicación estratégica de los puertos".

H₄: "La privatización y concesión constituye un peligro para el medio ambiente de los Puertos".

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes del Estudio

Caviedes F., Eduardo y Larenas M., Benjamín (2001), Chile, en la tesis *Inversiones públicas, ganancias privadas, El Puerto de Valparaíso 1980-1990. Análisis espacial del proceso de privatización*. Exploran el tratamiento del concepto espacial desde una dimensión que realiza su acepción como variable histórica, escogiéndose como objeto de análisis el Puerto de Valparaíso en tanto que representa una unidad de trabajo acotada en su dimensión territorial, de funciones específicas con una fuerte impronta regional, determinantes en ciertas características de su entorno. En ese sentido, el Puerto de Valparaíso se constituye en un escenario privilegiado para el estudio sobre el despliegue de las políticas públicas, en tanto ellas son el resultado de disputas entre intereses no siempre explícitos y cuya expresión territorial no ha sido aún suficientemente cuestionada.

La experiencia indica que el espacio contiene una capacidad infinita de crear plusvalía, ello depende de cómo se ordenen los factores productivos en y sobre él. Las regulaciones económicas y jurídicas norman las relaciones de poder que condicionan un comportamiento determinado de los factores productivos.

De modo específico se verificó cómo afecta una intervención en amplia escala en los principales factores productivos de la actividad portuaria. Aquí se sostiene que tal intervención tiene un acentuado carácter espacial, dadas las características intrínsecas del proceso estudiado, el cual se realiza como una lucha para el dominio y uso de un área, como lo es el de la actividad portuaria y su entorno, así como de los factores que aseguran, según su movilidad, una mayor rentabilidad.

No suscita mayor sorpresa descubrir que en las sociedades constituidas con el fin de administrar las concesiones de los bienes y usos públicos, en la

actividad económica del puerto y sus externalidades, se encuentren a los grandes consorcios que habían hecho su aparición en las operaciones fiscales de salvataje de la banca, del traspaso de los fondos de pensiones, en la estructuración de la salud privada, etc. A pesar de las fluctuaciones del comercio internacional, el Puerto de Valparaíso se convirtió en una nueva fuente de traspaso del plus valor que se asocia a su actividad, al mundo privado.

Solís Mateo, Fluver Henry (2004), en la tesis ***Los efectos de la privatización y la estabilidad económica en la empresa de telefonía en el Perú 1991-2001***. Identifica los factores de la privatización que contribuyeron a la estabilidad económica de telefonía del Perú durante el periodo 1991-2001. Se ha escogido como objeto de análisis la empresa de telefonía del Perú porque representa un sector importante en el desarrollo del país porque la inversión privada permitirá que las comunicaciones estén a la vanguardia de los avances de la tecnología. Con los cambios de gobierno, se inicia un nuevo enfoque del rol del Estado, siendo uno de sus principales propósitos, privatizar las empresas públicas, y en particular, privatizar las empresas CPT y ENTER-Perú S.A. La rentabilidad de la CPT, antes de ser privatizada, tuvo un comportamiento decreciente, respecto a la rentabilidad operativa, del patrimonio neto y de la inversión. El proceso de la privatización de las dos empresas CPT y ENTEL-Perú se enmarca dentro del modelo económico del gobierno siendo uno de los principales componentes el proceso de las reformas estructurales, con el que se intenta poner la base para el desarrollo de una economía competitiva, dejando una mayor participación a la actividad privada y al mercado; esperando, que la privatización de las empresas públicas les permita alcanzar una mayor eficiencia y eficacia en su gestión financiera. //Los instrumentos utilizados en la tesis fueron: la guía de observación, la guía de análisis documental la guía de entrevista y el cuestionario.

Las conclusiones de esta tesis fueron las siguientes:

- Los factores de la privatización son válidos a medida que el Estado ha prescindido de empresas que le generaban déficit y en el caso explico de Telefonía del Perú se ha contribuido en la mejora de la situación económica de la misma, constituyéndose a la vez como una empresa que brinda servicios de vanguardia tecnológica. Asimismo las políticas adoptadas constituyen un elemento positivo para la gestión y son importantes acicates para el desarrollo institucional y humano.
- Las acertadas políticas asumidas como resultado de la reforma de propiedad que trajo consigo la privatización de la empresa de telefonía, ha permitido mantener expectantes rendimientos a diferencia del común de empresas que han quebrado o descapitalizado en el transcurso de la década pasada.
- El mejoramiento económico empresarial de Telefonía del Perú, se concluye a raíz que la empresa ha logrado capitalizar y recuperar en breve tiempo gran parte de su inversión, y haber provisionado importantes recursos para la gestión de sus actividades, y esto ha sido posible debido a que se han desarrollado en una estabilidad económica influyente en el proceso de privatización.

2.2 Bases Teóricas

2.2.1. Aspectos Generales

a) Empresa Nacional de Puertos - ENAPU

Historia

Los puertos en el Perú, hasta antes de la creación de ENAPU, se encontraron bajo distintas administraciones entre ellas, las correspondientes al Ministerio de Hacienda y Comercio (Dirección de

Administración Portuaria, Autoridad Portuaria del Callao y Autoridad Portuaria de Salaverry), Administración Portuaria de Chimbote (Planta Siderúrgica de Chimbote) y Administraciones de puertos particulares (Cabo Blanco, Talara, Eten, Pimentel, Puerto Chicama, Santa, Samanco, San Nicolás y Pisco).

Entre 1960 y 1968, la Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda, logró culminar la construcción de cuatro importantes puertos de atraque directo: Paita, Salaverry, General San Martín e Ilo. Con estas nuevas instalaciones, se incrementó la capacidad portuaria a nivel nacional, superando progresivamente el sistema portuario de lanchonaje.

La primera intención de integrar el sistema portuario, se dio en 1968, con la creación de la Corporación Nacional Portuaria, la cual no entró en funcionamiento.

Durante el proceso de creación de ENAPU, se experimentó el inicio de una corriente moderna con nuevos conceptos en el servicio portuario; basados principalmente, en la participación de los usuarios, en la organización y la consideración de sus planteamientos y sugerencias.

La Empresa Nacional de Puertos S.A. inició sus funciones con el nombre ENAPU PERÚ, el 1° de enero de 1970, según disposición del Decreto Ley N° 17526. Fue creada como organismo público descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones, encargada de administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República, sean marítimos, fluviales o lacustres.

Los puertos integrantes de la empresa, en momentos de su creación fueron:

- En el norte: Cabo Blanco, Talara, Paita (Fotos 2.1 y 2.2), Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarney.
- En el centro: Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul.
- En el sur: General San Martín, ~~Matarani~~ e Ilo.
- En el oriente: Iquitos, Yurimaguas, ~~Pucallpa~~ y Puerto Maldonado.

Foto 2.1

Puerto de Paita.

Fuente: Memoria Anual de ENAPU

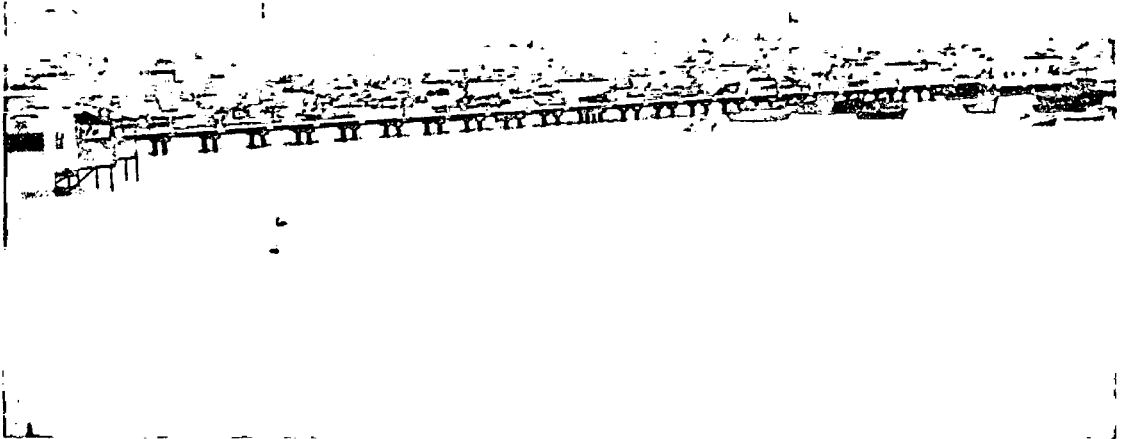


Foto 2.2

Puerto de Paita con proyección del nuevo terminal de contenedores.

Fuente: Memoria Anual de ENAPU

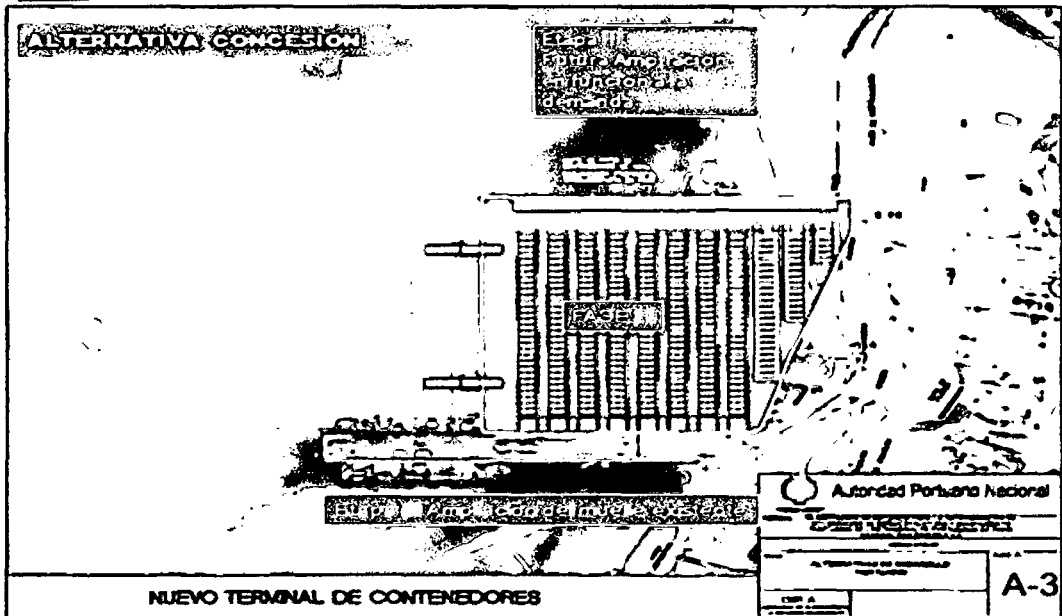
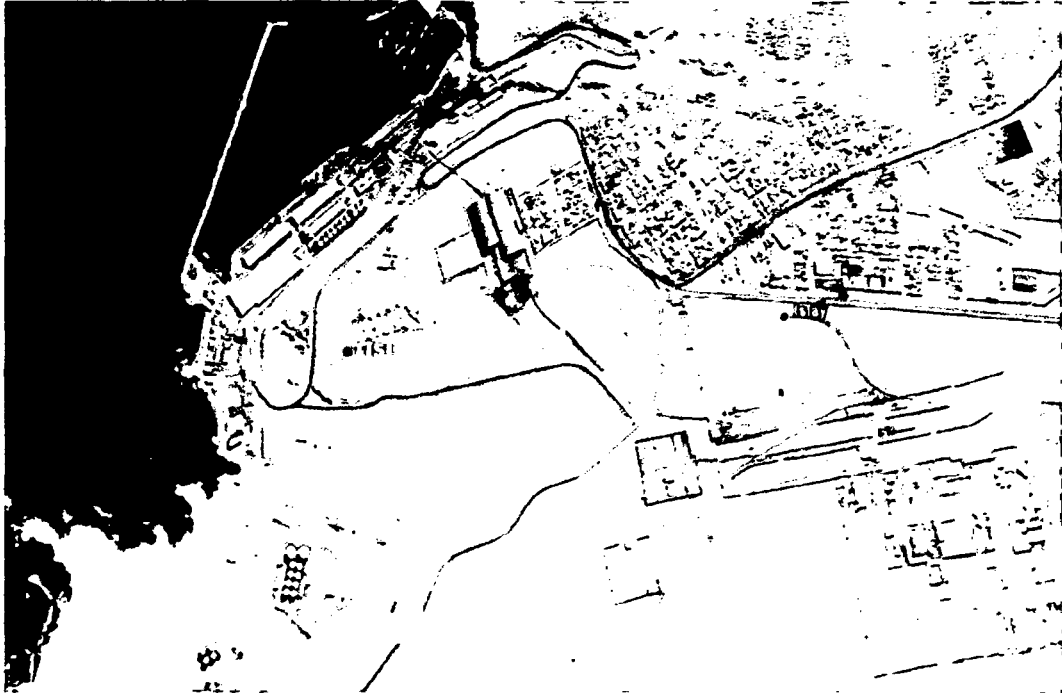


Foto 2.3

Puerto de Matarani.

Fuente: Memoria Anual de ENAPU

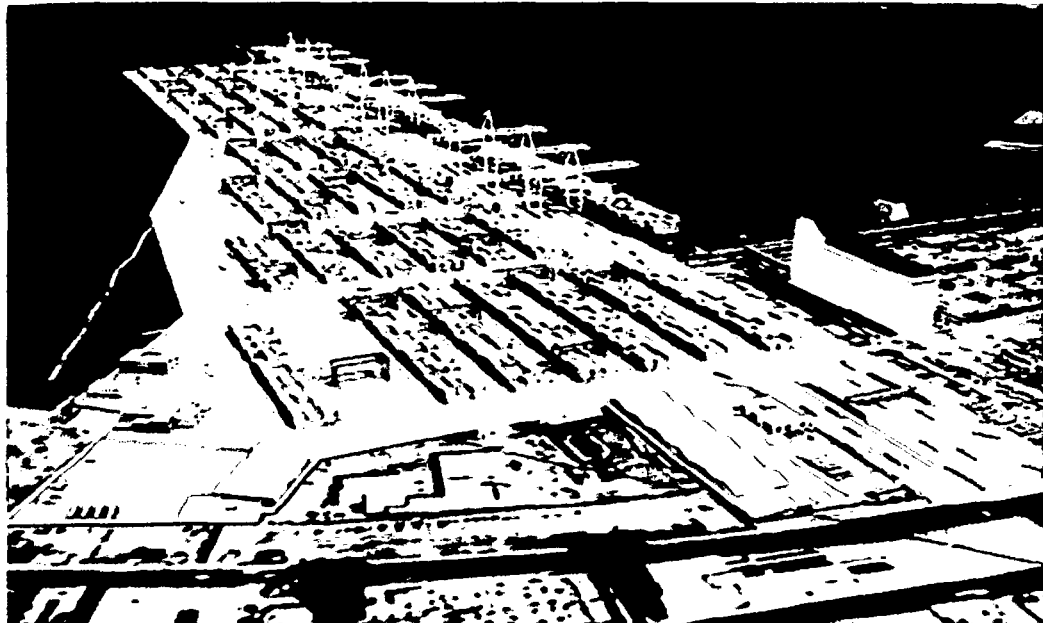


PROYECCIÓN DEL MUELLE 5 PUERTO DEL CALLAO

Foto 2.4

Puerto del Callao, con proyección del Muelle 5, con grúas pórtico operando.

Fuente: Memoria anual de ENAPU



ENAPU, a través de los años de actividad portuaria, ha transferido la administración de algunos terminales a otras instituciones. Particularmente, los puertos que operan bajo el sistema de lanchonaje, los cuales, al no responder a las exigencias de la modernidad del tráfico naviero, pasaron a apoyar actividades comerciales, de algunas municipalidades e instituciones regionales

Misión

Atender la demanda de servicios portuarios a través de la administración, operación y mantenimiento de los Terminales Portuarios bajo su ámbito de manera eficaz, eficiente, confiable y oportuna para servir al desarrollo del comercio exterior y a la integración territorial.

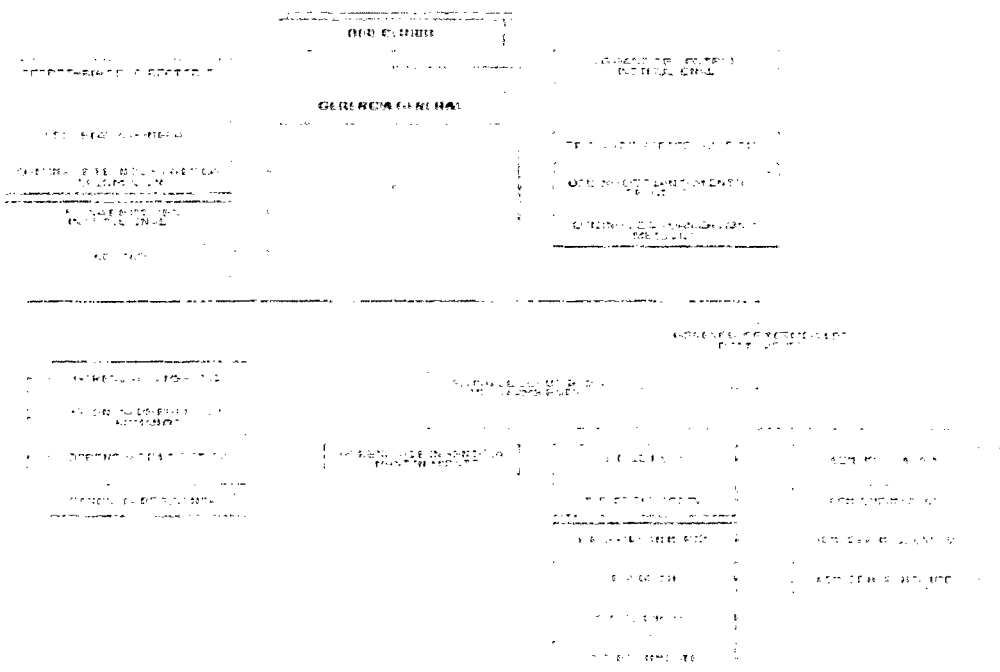
Visión

La Empresa Nacional de Puertos S.A. - ENAPU S.A., al final del período 2009 es una Empresa en marcha, que en su calidad de administrador del dominio público portuario, lidera el manejo de Carga y trasbordo de contenedores en la Costa Oeste del Pacífico Sur, y que en competencia y/o alianza con el sector privado brinda los servicios portuarios de atención a la carga y a las naves; cuenta para ello con una adecuada infraestructura portuaria, equipamiento moderno y con un recurso humano idóneo y bien entrenado.

Organigrama

Figura 2.1
Organigrama de ENAPU S.A.

Fuente: www.enapu.com.pe



Marco Legal

- Ley 25862 del 18.11.92, Ley Orgánica del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, establece que corresponde al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC) planificar, formular, dirigir, coordinar y evaluar las políticas de transportes, comunicaciones, vivienda y construcción en armonía con la política general de gobierno y los planes de desarrollo del país.
- Ley 26917 del 22.01.98, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, tiene por

finalidad propiciar el desarrollo de los servicios de transporte, y la supervisión de la explotación de la infraestructura nacional de transporte de uso público mediante medidas promocionales, en un marco de libre competencia. Esta Ley crea al OSITRAN como Órgano Supervisor.

- Decreto Ley 25868 del 18.11.92, Ley de Organización y Funciones del INDECOPI, facultándose a este organismo como encargado de la aplicación de las normas legales destinadas a proteger Los derechos de propiedad intelectual en todas sus manifestaciones.
- Resolución Ministerial N° 100-2001-MTC/15.15 del 03.03.2001. Reglamento de Transporte Marítimo y Conexos prestados en tráfico de Bahía y Áreas Portuarias, a través de la cual se faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a ejercer la potestad sancionadora en el ámbito de los servicios de transporte fluvial, servicios de agenciamiento, labores de estiba y desestiba y de los servicios de transporte marítimo y conexos prestados en tráfico de bahía y áreas portuarias.
- Decreto Supremo N° 028-DE/MGP del 02.06.2001. Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, regula los aspectos de control y vigilancia a cargo de la Autoridad Marítima, respecto de las actividades que se desarrollan en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre del territorio de la República.
- Ley N° 27943; Ley del Sistema Portuario Nacional del 01.03.2003, regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional.
- Decreto Legislativo 1022 del 17 de Junio del 2008, modifica la ley del Sistema Portuario Nacional.

- Resolución Suprema 098-200-EF, por la que se ratifican acuerdos del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN para promover inversión privada en infraestructura e instalaciones portuarias de titularidad pública.

2.2.2. Proceso de privatización

La privatización portuaria es un proceso mediante el cual las actividades y servicios portuarios, son transferidas del sector público al sector privado, es decir, entregadas o tomadas del Estado para la sociedad a través de las fuerzas del mercado y la libre competencia. Este proceso permite a los actores no gubernamentales intervenir cada vez más en la financiación y prestación de servicios portuarios, etc., y conlleva la introducción de cambios en las funciones y responsabilidades públicas. No se limita en sí a la venta de empresas públicas ni es especialmente indispensable, ya que ésta sería sólo una dimensión o un aspecto de un proceso mucho más profundo. La privatización fundamentalmente es desmontar el Estado y dejar a los particulares brindar servicios libremente que anteriormente habían sido monopolizados por el Estado.

Suele confundirse con la capitalización de empresas públicas que la podríamos definir como un proceso en el cual se vende a inversionistas privados una parte de las acciones, que no están definidas cuantas deben ser pero en la mayoría de los casos oscila entre 40% a 60% de las acciones, puede ser más, puede ser menos, ya que no existe un patrón fijo.

Para Arbulú Mario (www.comunidadandina.org, 2000) la privatización se constituye en una útil herramienta a través de la cual el estado traslada al sector privado la iniciativa productiva y empresarial, mientras pasa a fortalecerse y tornarse eficiente en aquellas áreas en las que debe estar y donde fue perdiendo presencia en las últimas décadas: educación, salud, seguridad y administración de justicia. Paralelamente, el Estado debe adoptar un rol regulador para el buen

funcionamiento del mercado. En esta redefinición de roles, lo público se fortalece y se aproxima a la sociedad, mientras lo privado se convierte en motor del desarrollo económico. Los sectores público y privado no adoptan un papel antagónico o excluyente, sino complementario. En un contexto que demanda flexibilidad y visión de futuro, los esquemas ideologizados pierden vigencia y pragmatismo.

Dentro de un horizonte que pretende superar la pobreza extrema, pacificar al país y desarrollar una economía sana y competitiva se impone como actitud decisiva para la toma de decisiones.

La privatización de las empresas del Estado contribuirá a reestructurar la relación existente entre los sectores público y privado y a elevar la eficiencia, ya que permitirá que el libre mercado y la competencia sean los que determinen la asignación de recursos y la producción de bienes y servicios. De este modo, el primer y más importante beneficio de la privatización es su labor complementaria a las otras reformas económicas aplicadas en diversos aspectos de la actividad económica y productiva para definir la participación del Estado.

2.2.3. Privatización portuaria en el Perú

Cáceres Z., Rubén E. hace un balance relacionado con el diagnóstico y perspectivas del sector Portuario en el Perú, concluyendo:

El proceso de privatización de puertos en el Perú se inició en 1982, cuando se abrió al sector privado la oferta de servicios de remolcadores y se desarrolló el primer sistema de almacenes extra portuarios conocidos como puertos secos, especializados en la concentración de contenedores pre embarque para el servicio Eurosal.

A partir de 1991, con la liquidación de la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo (CCTM) y la autorización para prestar servicios de estiba y desestiba a empresas privadas, se produce una apertura a la

prestación privada de servicios portuarios en una serie de actividades como prácticos, movimiento de contenedores en los recintos portuarios, explotación de almacenes, abastecimiento y avituallamiento de naves, consolidándose la competencia entre agencias marítimas, las que invierten en equipos con esa finalidad. Actualmente la privatización de los servicios portuarios permite la oferta bajo mecanismos de libre competencia, en todos los puertos bajo administración de ENAPU.

En el Perú, existe una marcada diferencia entre el proceso de privatización de actividades y servicios portuarios, con el proceso de concesión para la explotación de infraestructura portuaria; mientras que la privatización de las actividades y servicios portuarios ha utilizado el modelo de multioperadores en competencia, las concesiones se han centrado en el modelo de monooperadores cerrados para el caso de los terminales de multiboya (carga líquida); y, de monooperador abierto en el caso del puerto de Matarani.

Bajo el proceso de concesión de puertos y terminales portuarios, hasta la fecha se han firmado nueve contratos con tres empresas GMT Consorcio de Terminales (Eten, Salaverry, Chimbote, Supe, Pisco, Mollendo, Ilo); Vopak – Serlipa (Muelle 7 – Callao); y, Terminal Internacional del SUR S.A. (Matarani).

El ingreso proyectado para el período de la concesión está calculado en USD 172.92 millones, de los cuales USD 94.6 millones provendrían de la concesión a 15 años de los terminales de boya; y, USD 78.32 bajo el diseño de concesión para los puertos regionales incluyendo Matarani. Estos cálculos se han basado en la información disponible en el Comité Especial de Privatización de Puertos de la Comisión de Privatización, dentro del diseño y estudios que estaban elaborados hasta la suspensión del proceso por el mandato de la Ley 27396. Bajo el proceso de privatización del sector portuario, la inversión privada en terminales portuarios, actividades y servicios

portuarios, alcanzó la suma de USD 179.2 millones durante la década de los noventa. Es posible que al amparo de medidas de promoción, los montos destinados a desarrollo portuario directamente por el sector privado se incrementen, existiendo un amplio campo en actividades turísticas (puertos fluviales, lacustres y marinas), y/o en terminales portuarios especializados dentro de la integración vertical de ciertas actividades económicas (minería, hidrocarburos, energía, pesca).

Actualmente existe un sistema de multioperadores en competencia, en los puertos no concesionados; los puertos concesionados tienen un sistema de monopropietario abierto en el caso de Matarani y, de monopropietarios cerrados, en los terminales concesionados de PetroPerú. En el diseño de la concesión de los puertos bajo administración de ENAPU S.A., los proyectos de inversión están básicamente referidos al mantenimiento de la infraestructura y equipamiento portuario, elementos que no presentan alternativas claras para la modernización de los puertos, hacia unidades operativas de tercera generación, para ello, sería conveniente introducir variables relativas a planes de incremento de la demanda de servicios relativa a los puertos. Existe una estrecha relación entre el crecimiento económico y los costos de acceso a los mercados (internos y externos), incidiendo en forma preponderante los costos portuarios en el precio del transporte, lo que, obliga a introducir parámetros de integración de estas actividades como elementos de un mismo proceso, con la finalidad de incrementar los niveles de competitividad del país.

Los factores determinantes de la competitividad en los puertos, están referidos al tipo de infraestructura, gestión eficiente, productividad operativa y competencia de servicios, factores que deben ser tomados en cuenta para el diseño de los planes de desarrollo y en las estrategias que se seleccionan para promover inversiones en este tipo de actividades.

Los puertos tienden a ser instalaciones en las que se incluyen áreas de transformación o agregación logística, integrando de esa forma al área urbana contigua. La especialización, avances tecnológicos e ingeniería hidráulica, permite la construcción de instalaciones portuarias en bahía, aprovechando las ventajas naturales de bahías profundas y protegidas como las que existen en el litoral peruano, al requerir inversiones menores en infraestructura.

En la costa sudamericana del Pacífico no se han promovido puntos de transferencia de carga; estos centros operativos, requieren simplificación de procesos, altos niveles de productividad y gestión eficaz, adicionalmente a sólidas empresas de transportes nativas que aseguren y refuercen las ventajas en infraestructura con alternativas de transporte.

a) Privatización del Puerto del Callao

El Gobierno del Perú, representado por el Ministerio de Transportes (MTC), actuando a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y con la asesoría de PROINVERSION han llevado adelante el proceso de concesión del nuevo Terminal de Contenedores del Terminal portuario del Callao – Zona Sur, proceso que concluyó con la adjudicación de la buena Pro al consorcio Terminal Internacional de Contenedores del Callao, integrado por P & O DOVER (Holdings) Ltd. Y UNIPORT S.A.

Por acuerdo del Directorio de la APN, el 29.MAY.2006 se aprueba el contrato suscrito por el Estado Peruano y el consorcio DUBAIS PORTS WORLD CALLAO (En adelante DP World Callao), para la ejecución del nuevo Terminal de Contenedores del Terminal portuario del Callao – Zona Sur, para la recepción de Naves de gran calado. Se recibirá naves PANAMAX y POSTPANAMAX. Con calados de 12.5 y 14.0 Mtrs

Con estas obras se ganarán 650 metros. Al mar (Se proyecta ganar 950 metros), y contará con 2 nuevos amarraderos y equipamiento con 5 Grúas pórtico.

Según datos oficiales, la concesión de máximo 30 años implicaría la inversión referencial de 175 millones de dólares (Proyectan invertir US\$. 617 Millones dólares), parte importante de la cual se invertiría en los primeros cuatro años para iniciar la operabilidad de este nuevo muelle. Si bien es probable que no se cumpla la meta de entregar la buena pro para esta primera fase del Terminal Portuario del Callao durante los primeros tres meses del presente año, el ingreso asegurado del sector privado hará posible la urgente modernización del puerto y abrirá de par en par una puerta que para muchos empresarios peruanos, siendo un reto hoy por hoy a la hora de vender su oferta exportable al exterior.

Se responderá de esta manera a la rapidez con la que crece el comercio peruano con el exterior, la competencia que existe con puertos de la región, así como a una creciente integración regional que se refleja en programas como la Iniciativa para la Integración Regional de Sudamérica (IIRSA) y el Programa de integración regional para Centroamérica y México- Plan Puebla/Panamá (PPP), las cuales generarán creciente integración y articulación de las cadenas logísticas de transporte. En el año 2005, el crecimiento de las exportaciones peruanas superaron las proyecciones más optimistas, registrando un valor mayor a los US\$ 16,000 millones.

En el año 2004 se movilizaron 725,490 TEUs, para el 2005 se proyectaron más de 900,000 TEUs. Todo este incremento se realizó con serias limitaciones de infraestructura como lo fueron la falta de grúas de muelle en el puerto y un calado de solamente 10.5 metros, entre otros muchos, que generaron importantes sobrecostos logísticos al empresariado en el Perú.

Después de realizadas las obras de construcción y ampliación para este proyecto, se espera que el terminal cuente con 600 metros de frente, la propuesta sobre el área requerida para el patio de maniobras del terminal apropiadas, una estación de carga de contenedores, un patio de almacenamiento de contenedores vacíos, el manipuleo de contenedores, la circulación del tráfico alrededor de las instalaciones del terminal etc. permitiendo la atención de naves Panamax o aún superiores con un volumen anual superior a los 600,000 TEUs, volumen que se proyecta para el año 2035 con un movimiento de contenedores de más de 2,5 millones de TEUs.

Las ventajas con las que cuenta el puerto del Callao relacionadas a su ubicación geográfica, el hecho que se encuentre en una bahía protegida de los vientos, no registrar nunca mareas pronunciadas, congelamientos u otros inconvenientes naturales, son innegables. Sin embargo, considerar que estas ventajas lo protegen de la competencia con otros puertos de la región sería tan ingenuo como creer que las condiciones bajo las cuales se podría trabajar con el estado como principal accionista son posibles de cambiar en su esencia.

La tenencia estatista conllevó a tener 186 empresas públicas que arrojaron importantes pérdidas que llegaron en los últimos 35 años a casi US\$ 29 mil millones. Aprender de los errores del pasado es condición sin la cual el país no podrá participar de un crecimiento económico que incluya también a la población peruana menos favorecida. Definir lo antes posible las condiciones bajo las cuales se privatizarán los dos proyectos restantes del puerto del Callao, el Muelle de Minerales, pero ante todo el Muelle Cinco, es esencial para asegurar la mejor alternativa para el Perú.

b) Concesión del Puerto Matarani

Matarani es una bahía en el extremo norte del que fuera el puerto de Islay y el lugar donde por sus adecuadas condiciones fue elegido para construir allí el nuevo puerto que remplazaría a Mollendo.

En 1938 el Supremo Gobierno celebra un contrato con la Frederick Snare Corporation, para la construcción del nuevo puerto, para atraque directo de naves. Luego de tres años y tres meses la obra concluye el 5 de junio de 1941, con una inversión de 15 millones 721 mil soles.

Durante el gobierno de don José Luis Bustamante y Rivero, el 4 de octubre de 1947, se inaugura oficialmente el puerto de Matarani con el arribo de la nave nacional de pasajeros Urubamba. En ésta fecha y a vista de muchos incrédulos con la llegada del vapor Mantaro que ingresó al puerto sin inconvenientes ni la ayuda de remolcadores se efectuó la primera descarga iniciándose de éste modo las actividades del Terminal Portuario de Matarani.

El puerto de Matarani desde 1941 hasta la fecha de su inauguración, estuvo bajo el control de la Marina de Guerra del Perú. En 1947 se hace cargo del terminal Marítimo la repartición portuaria, dependencia del ministerio de Hacienda y Comercio que lo pone operativo solo con granos y cemento.

El 06 de enero de 1956 se inaugura el tramo férreo Matarani - La Joya, fecha en que se inicia el trabajo activo y efectivo del Puerto. El mismo año se pone en funcionamiento la torre neumática para granos.

En 1970 asume la administración del Puerto la Empresa Nacional de Puertos ENAPU y ese mismo año se pone en funcionamiento la faja transportadora de minerales

A través de los años el Puerto de Matarani fue cobrando mayor importancia para el comercio exterior, así en 1963 la mayor carga se movía exclusivamente por este Puerto, en especial, la carga procedente de Bolivia.

El 18.AGO.99 el Terminal portuario de Matarani fue entregado en concesión a Terminal Internacional del Sur S.A. TISUR(Santa Sofía Puertos S.A.). TISUR y Sta. Sofía Empresas del Grupo Romero, quienes ofertaron un pago inicial de US\$. 9.68 millones de dólares, y se comprometieron a invertir US\$.7.85 millones dólares durante los 5 primeros años para ampliar y modernizar sus instalaciones, logrando recuperar gran parte de la carga tradicional de Matarani.

La influencia económica y social de este Terminal en la Región, ha sido determinante para el desarrollo comercial y empresarial constituyéndose en una de las principales fuentes de trabajo y actividades conexas. Matarani es el puerto principal en el Sur del País, y sin duda, está llamado a desarrollarse mucho más por el potencial del comercio de la Macro Región Sur del Perú. En el Cuadro 2.1. se presentan los principales servicios portuarios y los agentes involucrados en su provisión.

Cuadro 2.1.
Matarani: Competencia en servicios portuarios

Servicio	• Ayudas a la navegación • Recepción	Agenciamento marítimo y aduanero	Practicaje y remolaje	• Amarré / desamarré • Uso de amarradero • Uso de muelle	Escoba / desesfiba
Antes de la concesión	Capitanía de puerto	Privado	Privado	ENAPU	Privado
Después de la concesión	Capitanía de puerto	Privado (incluyendo empresas del concesionario)	Privado (incluyendo empresas del concesionario)	Concesionario	Privado (incluyendo empresas del concesionario)

Fuente: www.ositran.com.pe

c) Concesión del Puerto de Paita

El gobierno Peruano a través de la APN, el 31.MAR.09 adjudicó la buena Pro de la Concesión al Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) integrado Por Tertir Terminais de Portugal junto a COSMOS y TRANSTEI. El plazo de la concesión es por 30 años. TPE ofreció US\$. 127 millones por las 3 primeras etapas y US\$. 100.8 millones por obras y equipamiento adicional.

OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO T.P.E. : Cobro de Tarifa de US\$. 120 por Container de 20 Pies y US\$. 151.43 por Container de 40 pies.

Primera etapa :

- Construcción de un Muelle de Contenedores
- Amarradero de 300 Mtrs.
- Construcción de 1 patio de Containers (12 Has.).
- Compra 1 grúa pórtico de Muelle y 2 de patio.

Segunda etapa :

- Equipamiento Portuario
- Compra de 1 grúa pórtico de Muelle y 2 de patio.

Tercera etapa :

- Reforzar el muelle espigón existente
- Construir un segundo amarradero del muelle de Contenedores
- Compra de dos Grúas móviles.

Esta concesión generó gran polémica a nivel nacional y un rechazo enérgico porque al segundo día de haberse hecho cargo de la administración, el concesionario elevó en forma desmesurada las tarifas por derechos de embarque de Contenedores y asimismo cursó Cartas de Invitación para renuncia de los 43 Trabajadores estables de ENAPU-PAITA.

d) Percepción del proceso de privatización portuaria

Según Alcázar Lorena, Lovaton R. en la actualidad existe un gran debate sobre la importancia de continuar con los procesos de concesiones y privatizaciones como medios de generación de inversión y en general de reactivación de la economía. La evidencia muestra que del crecimiento de 5,9% anual del PBI durante el período 1994-98, 3,1% se debió al crecimiento anual de la inversión, de la cual dos tercios eran inversiones relacionadas con los procesos de privatizaciones.

A pesar de los resultados obtenidos, los procesos de concesiones y privatizaciones han sufrido la pérdida de aprobación por parte de la población y de la voluntad política para defenderlos, lo cual ha ocasionado que en su mayoría se encuentren paralizados o estén avanzando muy lentamente. Diversos factores contribuyen a explicar el rechazo en que se ha visto inmerso el proceso de privatizaciones y concesiones en el Perú, entre éstos cabe mencionar la percepción de que se cometieron errores en los procesos de concesiones y privatizaciones y de la falta de acción por parte de los organismos

reguladores, así como la falta de difusión y poco entendimiento de los efectos de estos procesos.

Además, se debe mencionar la crisis política sufrida en los últimos años, la cual ha deteriorado la imagen de las privatizaciones, particularmente respecto a su transparencia y legalidad.

En el caso particular del sistema portuario, cuyo proceso de concesiones se paralizó hace ya algunos años, el debate es aún más intenso y se encuentra bastante politizado. El puerto de Matarani es el único entregado en concesión, a pesar que se previó un proceso que comprendía a todos los puertos regionales. Las posiciones e intereses de los diversos grupos involucrados son bastante heterogéneas: algunos consideran que privatizar puertos sería perjudicial para el país y que los efectos de la concesión del puerto de Matarani han sido negativos, mientras que otros voceros consideran que los efectos de la concesión han sido positivos y que se debe continuar con el proceso en el sector.

Entre los grupos involucrados se debe considerar a los usuarios de los servicios que brinda el Puerto, proveedores de servicios portuarios, concesionarios de infraestructura, el Estado (en un doble papel, como empresario y regulador), importadores, exportadores y gremios de trabajadores.

Los grupos contrarios a la concesión argumentan: tráfico de influencias, falta de valorización adecuada del terminal. No consideraron el valor de los activos, ni la inversión de US\$. 4.0 millones que hizo ENAPU en mejoras del Terminal de Matarani.

En el 2000, la Central Unitaria de Trabajadores (CUT) y el Frente Nacional de Trabajadores de ENAPU, han fustigado al gobierno de Fujimori y aun lo siguen haciendo con el actual gobierno de Alan García, argumentando que:

... es burdo el sustento de Fujimori, que al encontrarse en grave crisis general, ocasionaría una gran carga al presupuesto nacional efectivizar el desarrollo de dichas empresas, debido a la falta de recursos económicos, siendo necesaria la participación del sector privado como único ente salvador, agregando que el escenario de las privatizaciones solo ha contado con la participación exclusiva de la representaciones del empresariado privado y el propio gobierno, sin considerar el impacto social que ocasionaría el programa privatizador a la sociedad y muy especialmente al sector laboral. Bajo este contexto, se entregan al sector privado las empresas estratégicas que brindan servicios públicos, como: combustible, luz, teléfonos, transporte por líneas férreas, la desarticulación de las Líneas Aéreas comerciales y de la marina mercante, entre otras... El estado complaciente a las exigencias de los grupos económicos de poder, inclina el lente privatizador a la Empresa Nacional de Puertos, no siendo justificable que ENAPU que es una empresa vinculada a la defensa e integridad del estado, al desarrollo económico, comercial y promoción de las exportaciones, obteniendo estándares internacionales por los costos y eficiencia, ubicándola en forma competitiva con otros puertos de la costa del pacifico, con mediana modernidad, registra utilidades en contribución del Estado; pero, esto no es válido, no son factores de medición, se debe privatizar porque simplemente hay que continuar alimentando el apetito voraz de los grandes inversionistas. ENAPU inicia el proceso de la privatización con la aplicación del programa de reducción de personal, mediante el retiro voluntario con incentivo, posteriormente con invitaciones dirigidas, con consecuencias negativas para quienes no se acogen al programa, es así que reduce la carga laboral en 80% del total que existía en 1990.

e) Tarifas Portuarias

La privatización y concesión de los puertos está también relacionada al cobro de mayores tarifas portuarias, los cuales son los derechos que se cobran a las líneas de cruceros por la utilización de los puertos. Estas tarifas son elevadas fundamentalmente por las empresas privatizadoras con la finalidad que al menor tiempo posible recuperen sus capitales invertidos. La privatización a menudo combina el incentivo de maximización del lucro con el poder monopólico. Los ejemplos abundan. A fines de los años 90, la privatización de la electricidad en Brasil generó un aumento del 65 por ciento para los consumidores residenciales, mucho mayor a la tasa de inflación.

En nuestro país, las empresas privatizadas de electricidad, sin límites para fijar tarifas, elevaron los precios reales por un factor de 14 entre 1992 y 2002, y en Bulgaria, el monopolio privatizado del agua elevó

los precios dos veces en un lapso de tres años, a pesar de que el contrato estipulaba la estabilidad de los precios en ese período.

Alcázar, Lorena y Lovaton, Rodrigo (2003) sostienen por otro lado que un impacto en estas tarifas repercute en el mercado. No olvidemos que el Perú es dependiente en sus recursos alimentarios. Casi el 60% es de importación, como es el caso del trigo. Si suben las tarifas en los puertos, entonces subirá la canasta familiar. Mantener un equilibrio entre la oferta y la demanda, como se viene dando hoy, con el concurso de alrededor de 20 empresas privadas en los múltiples servicios portuarios es importante para no afectar los costos. ENAPU tiene una facturación de de 80 millones de dólares al año, compite con empresas privadas y ello permite mejorar el servicio al usuario. Si calificamos de 0 a 10, ENAPU alcanza 9 de nota. Está en mejor posición que otros puertos, que solamente llegan a 8 puntos, como Panamá, Valparaíso, Guayaquil y puertos Argentinos.

ENAPU tiene una facturación de 270 millones de soles anuales, del cual 46 % es su rentabilidad, es la empresa más rentable del país. El artículo 18 del DL 098 establece que las tarifas de los servicios que presta ENAPU son fijadas a propuesta de la propia empresa, mediante Resolución del Ministerio de Transportes. Sin embargo, Ositrán propuso una modificación tarifaria que en lo fundamental las rebaja, lo que causaría un grave perjuicio económico a la empresa.

De aplicarse las tarifas propuestas por Ositrán, los menores ingresos para el terminal portuario del Callao, el terminal Paita y el Terminal General San Martín (Pisco) ascenderían a US\$ 15.4 millones anuales.

Los costos de Enapu son competitivos frente a los costos de otros puertos del Pacífico, tanto en los denominados "servicios a la nave", como en los denominados "servicios a la carga". En el primer caso, para una nave tipo de capacidad de 22,000 UAB, el costo total en el puerto del Callao es de US\$ 7.1 millones. En otros puertos, como San

Antonio y Valparaíso (Chile) y Guayaquil, los costos son mayores pues ascienden a US\$ 17.2; 17.5 y 12.5 millones, respectivamente. Por otro lado, los cobros por manejar un contenedor de 40 pies caerían de US\$ 120 a US\$ 90 en el Callao en comparación con las tarifas de US\$ 106 en el puerto colombiano de Buenaventura, US\$ 110 en el puerto ecuatoriano de Guayaquil. Las tarifas de carga a granel para uso en muelle pasarían de US\$ 10/t a US\$ 5/t en el Callao en comparación con los US\$ 5,50, US\$ 2,80 y US\$ 0,52 en los puertos de Buenaventura, Guayaquil y Valparaíso, respectivamente, según Ositran.

Las tarifas para los puertos locales también disminuirían en conformidad con el propuesto plan. Las tarifas para los contenedores bajarían de US\$ 120 a US\$ 80-90 para puertos como Paita, Salaverry e Ilo, respecto de US\$ 82 en el puerto chileno de Arica y US\$ 45 en el puerto ecuatoriano de Esmeraldas.

f) Calidad de los servicios

Los puertos cumplen un rol fundamental para el desarrollo del comercio y en general para la competitividad del país, especialmente en el contexto de globalización de las últimas décadas, este desarrollo en el comercio de bienes y servicios es la existencia de una buena calidad de servicios el cual implica una mayor apertura al comercio exterior y una reducción sustantiva del nivel promedio de aranceles. Como sabemos, la demanda por servicios portuarios se deriva de la demanda de bienes. Los puertos constituyen un importante eslabón dentro de la cadena logística de transporte.

Específicamente en el sector portuario, el avance tecnológico internacional ha determinado una reducción en los costos del intercambio comercial entre grandes distancias. En particular, se debe resaltar dos sucesos: la mayor utilización de una amplia gama de Contenedores para los diferentes tipos de carga y el desarrollo de

naves más grandes y cada vez más especializadas. El resultado de estos cambios ha sido que el sector portuario inicie un proceso de renovación de sus instalaciones para que éstas respondan adecuadamente a la demanda por sus servicios.

Adicionalmente, mientras que en el pasado se identificaba la existencia de cierto poder monopólico de los puertos en un territorio determinado, debido a los altos costos que implicaba movilizar carga por un puerto alternativo, en el marco de estas transformaciones han aumentado las posibilidades de optar por puertos diferentes, generándose así un entorno cada vez más competitivo.

Un puerto competitivo es aquél que permite una ágil oportuna, eficiente y segura maniobra de Embarque y descarga de las Mercancías que traen y llevan las Naves. Estas Naves de Tráfico Internacional, deben permanecer el menor tiempo posible en puerto.

En este contexto, la eficiencia portuaria ha adquirido mayor importancia como determinante de los costos y la calidad del transporte, elementos que afectan la dinámica del comercio exterior y el grado de competitividad que alcanza un país. Así, Clark *et al* (2001) en un estudio que cubre operaciones de embarco realizadas en diferentes puertos del mundo encuentran que una mayor eficiencia en el nivel del puerto se traduce significativamente en menores costos de transporte.

El nivel de eficiencia alcanzado en los puertos alrededor del mundo difiere sustantivamente. Latinoamérica no ha logrado ubicarse en un nivel competitivo respecto a otras regiones en este aspecto. El *Global Competitiveness Report* de 1999 recoge un indicador de eficiencia portuaria elaborado para diferentes países y regiones, el cual ubica a esta región por encima sólo de Asia del sur y África del oeste. Más aún, si se considera el número de días promedio que demora el desaduanaje, América Latina solo se encuentra en mejor situación

que algunas regiones de África. Cabe señalar que el Perú presenta un desempeño similar al promedio de la región, con un valor del índice de eficiencia portuaria de 2.88 y de 7 días de demora para el desaduanaje.

2.2.4 Líneas de negocios

Las operaciones que se realizan en un puerto son complejas. En el ámbito de éste se prestan múltiples servicios, los cuales involucran a muchos agentes: la Autoridad portuaria, Empresas navieras, Agencias de Estiba, Empresas de practicaje, Agencias de aduana Operadores portuarios, Agentes de Carga, Agentes consolidadores y demás empresas que prestan servicios relacionados. Para ello, el puerto cuenta con Muelles o atracaderos, terminales, vías de acceso, rompeolas y otros elementos, grúas y equipo de movilización de Carga, que conforman la infraestructura, además de la superestructura: oficinas administrativas, oficinas de aduana y otros activos involucrados en la prestación de servicios.

Esta manifiesta complejidad hace necesaria la existencia de un agente que actúe como coordinador y que se encargue de asegurar estándares mínimos en el diseño y utilización de las facilidades portuarias: la Autoridad Portuaria. De acuerdo al rol y funciones que ésta asume es posible clasificar la organización de los puertos en tres modelos básicos (Trujillo y Nombela, 1999):

- Modelo de puerto terrateniente, en el que la infraestructura es de propiedad de la autoridad portuaria (pública o privada), la cual se encarga también de su administración. El conjunto de servicios portuarios restantes son provistos por terceros que son dueños de los activos necesarios para ello.

- Modelo de puerto herramienta, el cual cuenta con una autoridad portuaria propietaria de la infraestructura, superestructura y

equipo. Así, los terceros pueden prestar servicios alquilando activos, a través de concesiones o licencias.

- Modelo de puerto de servicios, el cual se caracteriza por una autoridad portuaria responsable del puerto como conjunto. Así, la propiedad de infraestructura, superestructura y equipo es de la autoridad portuaria la cual, además, se encarga de la provisión de todos los servicios.

Internacionalmente existen experiencias enmarcadas en cada una de estas formas de organización. Cabe señalar que esta clasificación no implica que la autoridad portuaria sea necesariamente pública, aunque así ocurre en buena parte de los casos (particularmente en los dos primeros modelos). El caso de ENAPU se puede ubicar en un punto intermedio entre un puerto herramienta y uno de servicios, ya que éste se encarga de prestar algunos servicios con exclusividad, mientras que en otros se permite la participación de privados (por ejemplo, los servicios de almacenamiento, remolcaje o pilotaje).

Las actividades que se realizan en el puerto pueden clasificarse en tres tipos: servicios a la carga, a la nave y a los pasajeros. Entre los servicios prestados a la nave se incluyen los siguientes:

- Ayudas a la navegación (faros, balizas, luces o boyas), las cuales son operadas por la autoridad portuaria correspondiente.
- Practicaje, maniobra que realizan los Oficiales de Mar y Pilotos de Marina Mercante para guiar y atracar una nave desde la rada exterior (Bahía) del puerto hasta el muelle (el desatraque es la maniobra inversa), es decir, en el área de operaciones del terminal.

- Remolcaje, servicio que brindan los remolcadores para halar, apoyar o asistir a las naves durante las operaciones portuarias, a través del uso de equipo flotante diseñado para este fin.
- Servicio de Gavieros para operaciones de Amarre y desamarre, de naves, vale decir, la colocación de líneas en las "Bitas" (postes) del terminal portuario cuando se realizan operaciones de atraque de naves.
- Uso del amarradero (y/o una sección de la longitud del muelle). Para colocar temporalmente la Carga o Contenedores que se van a exportar o descargar de las Naves.
- Agenciamiento Marítimo, labor que comprende la coordinación con las autoridades de Puerto para posibilitar la recepción y despacho de las naves.

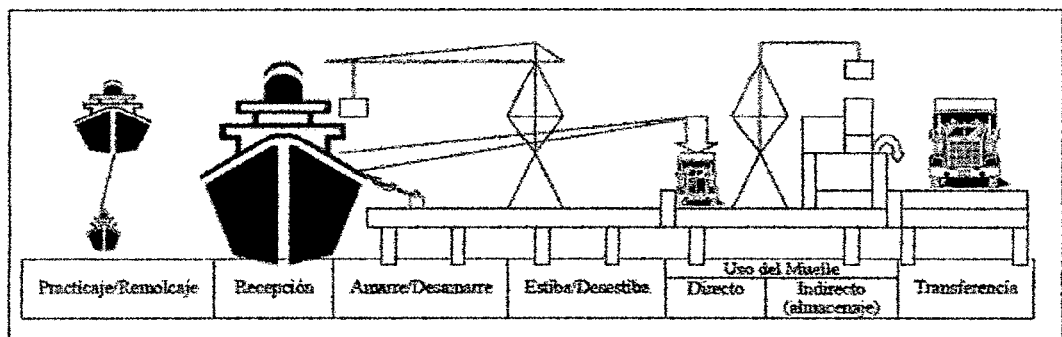
Entre los servicios que se presta a la carga, encontramos los siguientes:

- Uso del muelle, la utilización de la infraestructura para trasladar la carga desde el ingreso al terminal hasta el costado de la nave (embarque) o viceversa (desembarque).
- La estiba es el traslado de la carga desde el costado de la nave hacia el interior de ésta y su respectiva acomodación en las bodegas de la nave (y la desestiba es la operación inversa).
- La transferencia es el movimiento de la carga desde el costado de la nave en el muelle hasta las áreas de almacenamiento (o viceversa).

- El manipuleo, que consiste en la recepción o apilamiento de la carga en las áreas de almacenaje el terminal portuario, así como su entrega o despacho para el retiro o embarque.
- La consolidación/desconsolidación, es decir, el llenado y vaciado de contenedores.

A continuación, en la Figura 2.2., se presentan esquemáticamente algunas de estas actividades.

Figura 2.2.
Organización de los servicios portuarios



Fuente: Consorcio de Investigación Económica y Social GRADE/Instituto Apoyo 2004.

g) Líneas de Negocio de ENAPU S.A.

Se denomina líneas de negocios al proceso mediante el cual ENAPU brinda los servicios marítimos, portuarios y de almacenamiento a las naves y a la carga de importación y exportación.

- **Negocios Marítimos.**- Es el tipo de servicio que brinda Enapu S.A. y comprenden los siguientes servicios:

Servicio de Amarre y Desamarre de Naves.- Servicio que se presta a las naves en el amarradero para recibir y asegurar los amarres, cambiarlas de un punto de amarre a otro y largarlas.

Remolcajes Naves y Alquiler de Lanchas.- Servicio que prestan los remolcadores para jalar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones de atraque/desatraque de muelle.

- **Negocios Portuarios.-** Es un tipo de servicio que brinda Enapu S.A. y comprenden los siguientes servicios:

Servicio de Uso de Muelle.- Utilización de la infraestructura del recinto portuario, para que las Naves puedan cargar o descargar mercancía o realizar otras actividades.

Uso de Amarradero.- Utilización de los amarraderos del Terminal portuario por las naves.

- **Líneas de Negocios de Almacenamiento.-** Es el tipo de servicio que brinda Enapu S,A. y comprenden los siguientes servicios:

Servicio de Manipuleo.- El manipuleo o manejo de la carga es la acción de mover la carga en los distintos lugares por donde ésta deberá pasar (almacenes), así como cargarla y descargarla del o los vehículos que habrán de trasladarla a su destino.

Transferencia.- Es la operación mediante la cual se envía la mercadería para almacenar de un lugar hacia otro.

Consolidación y Desconsolidación.- Consolidación de carga es el llenado de un contenedor con mercancía proveniente de uno, de dos o más embarcadores. Mientras que desconsolidación es el vaciado de un contenedor con mercancía destinada a uno, dos o más consignatarios.

- **Almacenaje.-** Es el servicio que se presta a la carga que permanece en los lugares de depósito determinados por la empresa.

2.2.5 Empleo

Puede definirse como la ocupación u oficio, que desempeña una persona en una unidad de trabajo, que le confiere la calidad de empleado, o desde el punto de vista del empleador, como aquel que ocupa a alguien en un puesto laboral.

▪ Tasa de empleabilidad en las privatizaciones

La contribución del programa de privatizaciones al crecimiento económico y generación de empleo durante los últimos años ha sido significativa. Entre 1991 y 1998 el PBI creció 45%, de los cuales 23.4 puntos se explican por el crecimiento de la inversión privada, en gran parte asociada al programa de privatizaciones.

La generación de empleo del programa de privatizaciones no puede ser analizada únicamente en términos de la evolución de los puestos de trabajo en las empresas privatizadas, pues por definición éstas requieren de un proceso de reestructuración y reorganización para ser viables en el mediano plazo.

La inyección de capitales y la mayor eficiencia en las empresas privatizadas tiene importantes efectos colaterales en la generación de empleo y crecimiento del producto en los sectores privatizados que deben ser tomadas en cuenta al evaluar el impacto real de la privatización en el empleo y el crecimiento del producto.

La privatización y, en general, las reformas de mercado implementadas han generado condiciones para la creación de nuevas empresas en actividades complementarias y de soporte, con requerimientos importantes de mano de obra.

A continuación se describen sectores en los que la privatización ha contribuido a la generación de puestos de trabajo permanentes, sobre todo para los sectores de menores ingresos.

Uno de los sectores que mayor dinamismo y empleo ha generado es el de los grifos. Se estima que, además de los 78 grifos privatizados, en los últimos 4 años se han creado 700 grifos adicionales. El empleo en estas empresas ha aumentado de 1170 a 11,170 desde el inicio de la privatización del sector.

En el sector telecomunicaciones el empleo ha aumentado considerablemente desde la privatización de CPT y ENTEL. Se estima que el número de trabajadores en el sector se ha incrementado de 12,063 en 1993 a 31,722 en 1998. En particular, destaca el aumento del empleo en las empresas proveedoras, con más de 16,000 nuevos puestos de trabajo.

Se estima que se habrían generado cerca de 360,000 nuevos puestos de trabajo. Este nivel excede largamente los 94,000 trabajadores que se estima fueron despedidos de las empresas estatales antes de su privatización.

En gran parte de las actividades privatizadas los niveles de empleo actual directo e indirecto exceden los existentes al momento de la privatización. Muchas de las empresas estatales han reducido su personal, pero han generado empleos indirectos a través de otras empresas en el sector que les proveen de bienes o servicios.

Un estudio efectuado por Paliza (1999) estima que hasta el año 2007 el proceso de privatización generará en los sectores productivos cerca de 560 mil puestos de trabajo. De estos puestos alrededor del 80% se generarán como empleos indirectos asociados a la mayor demanda de bienes y servicios requeridos por las empresas privatizadas para sus procesos productivos y los efectos de la mayor oferta de bienes en el resto de la economía. Se estima que el mayor impacto sería en la minería, las telecomunicaciones y la agricultura. En este último sector se prevé que la privatización de los proyectos especiales de

Olmos, Chavimochic, Chira Piura y Majes generarán aproximadamente 120 mil puestos de trabajo.

Los puestos de trabajo generados como consecuencia de las privatizaciones y reformas responden a las necesidades del mercado y no a criterios políticos, como fue el caso en las empresas del sector público. De manera que los puestos de trabajo generados representan una contribución a la generación de riqueza y no una carga para la sociedad, como ocurrió en las empresas estatales.

Adicionalmente, debido a la frágil situación económica que enfrentaban en 1990 tanto las empresas públicas como el sector público, la racionalización de personal en las empresas estatales era inevitable y hubiera tenido que ocurrir, independientemente de su privatización. Como se mostró en el, entre 1985 y 1990 Pescaperú, ECASA, ENCI y Petro Mar incrementaron su número de empleados en 211%, 257%, 244% y 360%. Durante dicho período estas empresas registraron una reducción significativa en el volumen de sus operaciones. En el caso de Petromar, a pesar del incremento significativo en su personal, su producción descendió de 27,550 barriles de petróleo por día a 23,460 barriles por día.

Brendan, Martín (1997) sostiene que incluso allí donde el debilitamiento del sindicalismo y el recorte de puestos de trabajo, de salarios y de condiciones no han sido objetivos explícitos de la privatización o de la comercialización del sector público, los trabajadores y sus organizaciones se han visto afectados.

Resulta difícil generalizar sobre la incidencia en los empleos, en parte porque ha sido muy variada y en parte porque distinguir entre el impacto de la privatización y el de las medidas de ajuste estructural es poco menos que imposible. En muchos casos, las garantías de protección al empleo obtenidas por los sindicatos han aplazado los recortes laborales, de forma que las cifras para los años inmediatamente posteriores a una privatización pueden ser ilusorias.

En otros, con una reestructuración previa a la privatización, normalmente mediante una fase de corporatización, las reducciones de efectivos han precedido en vez de ser resultado de la privatización.

Lo que viene a complicar incluso más la situación es que en ciertos casos los niveles de empleo en algunas empresas privatizadas no han sido afectados o han aumentado, y en otros casos el impacto en el empleo ha repercutido en otras empresas. Por ejemplo, ciertas compañías de autobuses del Reino Unido crecieron rápidamente, e incluso se han internacionalizado, desde la privatización y la desregulación. Lo han conseguido, sin embargo, excluyendo a otros del mercado, de tal forma que la cifra global del empleo en el mismo sector disminuyó.

Empero, no hay duda de que muchos puestos de trabajo se perdieron en el curso de la privatización, particularmente en los antiguos países comunistas.

Sin duda alguna, uno de los factores que más ha afectado las consecuencias de la privatización por lo que atañe a los puestos y condiciones de trabajo ha sido la eficacia u otras características de las respuestas sindicales, lo que subraya la importancia de que los sindicatos identifiquen cuidadosa y pragmáticamente sus objetivos, estrategias y tácticas.

Generalizar sobre la repercusión de la privatización en los niveles salariales es incluso más delicado que hacerlo sobre los puestos de trabajo. En muchos casos, las reducciones masivas en el número de empleos financiaron los aumentos salariales para los que siguieron empleados. En muchos otros, el clima de paro creciente ha sido el factor más significativo en la reducción de salarios. En algunos sectores de rápido crecimiento de las economías en alza -como el sector de la electricidad de Malasia- la protección del empleo ha ido acompañada de mejoras en los salarios y condiciones.

Sin embargo, los nuevos propietarios de las empresas privatizadas suelen introducir cambios en los sistemas salariales construidos gracias a la negociación y a la acción sindical de la época de la propiedad estatal, particularmente suprimiendo los acuerdos a nivel de la empresa o retirándose de la negociación a nivel nacional. En Bulgaria, por ejemplo, una encuesta gubernamental indica que:

La tendencia general era cambiar la proporción relativa, o abolir completamente, la remuneración por hora trabajada y reemplazarla por un sistema de trabajo a destajo o de remuneración por obra terminada. En vista del tamaño y características de la mayoría de empresas privatizadas, la extensión relativa del sistema de remuneración a destajo suele combinarse con la diferenciación económica interna de unidades estructurales distintas y ocasionalmente incluso de puestos específicos.

En muchos países, la prestación de servicios públicos mediante la subcontratación externa ha tenido generalmente severos efectos en los niveles salariales; de hecho, recortar los costes salariales ha sido en general el principal objetivo de la subcontratación externa.

2.2.6 Ubicación Estratégica

La estrategia puede definirse como el diseño de la mejor forma de alcanzar los objetivos buscados al inicio de una situación conflictiva. Conflicto no implica necesariamente una pelea sino la lucha por obtener una de dos o más situaciones hipotéticas que no pueden darse simultáneamente.

Algunos dicen que estrategia es todo lo que se hace antes de ingresar al conflicto. Luego empieza la táctica. Establecer una estrategia

implica conocer de antemano las distintas formas en las que se va a dirimir un conflicto y de que forma enfrentarlo conociendo las metas que se desean alcanzar. La estrategia puede verse como un plan que debería permitir la mejor distribución de los recursos y medios disponibles a efectos de poder obtener aquellos objetivos deseados.

En la estrategia de ubicación del negocio las actividades posibles de realizar por una empresa en un sector industrial van a estar dadas por la ubicación de la empresa dentro de ese sector, ya sea abarcándolo en su conjunto o solamente en algunos sectores del mismo.

Muchos países en desarrollo se caracterizan por la densidad de su población humana, sistemas inadecuados de agua potable y eliminación de los desechos sanitarios, uso intensivo de la tierra, y nivel creciente de degradación ambiental. Puede no ser buena idea desarrollar un puerto o bahía con el propósito de incrementar el comercio marítimo e industrias correspondientes en una zona que actualmente experimenta stress ambiental, a menos que se planifiquen adecuadas medidas atenuantes a fin de asegurar el correcto manejo de los desechos provenientes de las actividades relacionadas con el desarrollo. La decisión de mejorar o establecer instalaciones para puertos y bahías se basa normalmente en parámetros económicos, geográficos y políticos, antes que los de naturaleza ambiental. Al elegir una ubicación, se debe considerar la capacidad de asimilación de los sistemas naturales prevalecientes, junto con su facilidad de acceso, necesidades de empleo y comercio local.

A menudo existen varias alternativas de planificación, diseño e implementación para un proyecto de desarrollo de una instalación en un puerto o bahía. A medida que progresa un proyecto, el personal y consultores de la institución gestora del proyecto describirán las alternativas específicas consideradas durante la evaluación del

proyecto. A continuación se trata varias alternativas y consideraciones que pueden proporcionar un marco para el examen de un proyecto específico por parte de los encargados de la evaluación y análisis ecológico. En el análisis de las alternativas es fundamental la participación de todas las comunidades involucradas.

La selección de un sitio para el desarrollo de nuevas instalaciones para puertos o bahías, depende de muchos aspectos físicos de las cercanías locales, así como de consideraciones socioeconómicas. Normalmente, los buenos sitios satisfacen los siguientes criterios:

- Los aspectos físicos, incluyendo viento, marea, corrientes, clima y sedimentación, no requieren de mayor mantenimiento o excluyen el tránsito marítimo.
- Las alteraciones en la circulación no ubican al puerto en un lugar donde ocurrirá un máximo de sedimentación, resultando en una mayor frecuencia en el dragado de mantenimiento.
- El área de la tierra en la zona ribereña es adecuada para las necesidades de procesamiento y manejo de los desechos de cualquier industria en desarrollo.
- No se viola tales consideraciones de programación como los períodos de reproducción y migración de la biota autóctona.
- La necesidad de reubicación de la población es mínima.
- El proyecto no compite con otros usos altamente valorados de la tierra como playas de pesca, turismo, campos agrícolas o aldeas ni los desplaza.
- Las actividades del proyecto no afectan negativamente al valor de un recurso marino o costanero existente, como dunas o una marisquería.

- Se dispone de materiales de construcción, mano de obra calificada, industrias de apoyo, suministros de energía eléctrica y agua dulce, instalaciones para la eliminación de desechos y transporte.
- La construcción, operación y mantenimiento del puerto o bahía no perjudica a los hábitats frágiles (por ejemplo esteros, manglares) o especies raras, en riesgo, o en peligro de extinción.
- El acceso al puerto por camino/ferrocarril puede establecerse fácilmente sin mayor alteración de las comunidades.

Para poder sustentar teóricamente las dimensiones y los indicadores de la variable ubicación estratégica solo se considerarán las estrategias de ubicación. Las estrategias de ubicación tienen sus propias características, en el caso de los puertos dependen de la localización geográfica que permita hacer efectivo el transporte internacional de carga de productos tradicionales y no tradicionales de exportación e importación.

2.2.7 Impacto Ambiental de la Actividad Portuaria

Según el Departamento del Medio Ambiente del Banco Mundial (2007), el éxito del comercio marítimo, industria pesquera y defensa naval, dependen del desarrollo de los puertos y bahías; por lo que es importante el correcto diseño, construcción y mantenimiento de estos recursos costaneros y marinos. El desarrollo marítimo suele generar problemas ambientales locales; sin embargo, puede producir problemas de escala regional. Los impactos del desarrollo marítimo difieren según su ubicación, debido a las variaciones en tales rasgos como geografía, hidrología, geología, ecología, industrialización, urbanización y tipos de embarque.

La alteración de las aguas naturales y construcción de estructuras artificiales, puede resultar en impactos directos sobre la masa de agua siendo desarrollada, así como impactos directos e indirectos sobre los ecosistemas y comunidades correspondientes en las cercanías del proyecto.

Las operaciones de dragado, eliminación de materiales, desarrollo de la zona playera, mayor tránsito marítimo y vehicular en el puerto, pueden resultar en la liberación de contaminantes naturales y antropogénicos en el medio ambiente. Puesto que existen numerosos métodos de dragado, eliminación de materiales y construcción, para el establecimiento de instalaciones en puertos y bahías, variarán las combinaciones de efectos físicos, químicos y biológicos sobre el medio de interés. Los potenciales impactos acuáticos incluyen:

- Derrames y descargas de petróleo
- Liberación de contaminantes según la resuspensión del sedimento, el flujo superficial, y las descargas de fuentes puntuales
- Destrucción del hábitat
- Cambios en la composición química y circulación del agua
- Preocupaciones ocupacionales y de salud pública
- Seguridad en el transporte.

Los impactos terrestres pueden incluir:

- La contaminación debido a la eliminación de materiales dragados
- Erosión y sedimentación debido a cambios hidrológicos ocasionados por la profundización y ampliación del canal y desarrollo de la zona playera (construcción de rompeolas, etc)
- Pérdida de hábitats frágiles (Por ejemplo: tierras húmedas, manglares) debido al desarrollo de la playa y con relación al puerto
- Pérdida de usos existentes y futuros de la tierra.

Los impactos aéreos pueden incluir la degradación y tránsito de vehículos, y la generación de polvo fugitivo.

a) Problemas especiales

Materiales y cargas peligrosas

El embarque y manejo de tales materiales peligrosos como pesticidas, explosivos o gases presurizados en las instalaciones portuarias de naciones en desarrollo como el Perú, podrían presentar un riesgo inaceptable para la salud humana y el medio ambiente. A fin de proteger a los trabajadores y comunidades circundantes, las autoridades deben asegurar que se apliquen medidas efectivas para el control del transporte y manejo de materiales peligrosos en el puerto.

b) Dragado de mantenimiento

El dragado de mantenimiento es realizado en canales de acercamiento y depresiones de las bahías para mantener su profundidad y amplitud y asegurar un acceso seguro para las naves grandes. Los materiales provenientes del dragado de mantenimiento generalmente presentan un mayor problema de eliminación que el sedimento más profundo sacado durante el dragado de construcción, puesto que el sedimento de la superficie se compone de materiales recientemente depositados que normalmente son contaminados.

Este sedimento más reciente suele contener contaminantes naturales y antropogénicos que pueden originarse en la precipitación atmosférica, erosión de la superficie de las tierras locales y orillas del canal, precipitación de la actividad biológica en la columna de agua, transporte de sedimento desde las aguas

interiores, descargas de fuentes puntuales, y aflujo superficial del área circundante. A fin de atenuar la potencial liberación de contaminantes del área portuaria, se debe tratar lo siguiente:

- Correcto diseño de las instalaciones de manejo y tratamiento del agua de lluvia; precipitaciones de aguas servidas y de alcantarilla
- Uso de la tierra local (por ejemplo: proximidad de los campos agrícolas u operaciones de minería)
- Procedimientos para el manejo de materiales peligrosos
- Tipos de industrias que se permiten operar en el área portuaria.

c) Legislación ambiental

A nivel internacional, se está prestando mayor atención a la importancia de mantener y proteger la integridad estructural y funcional de los recursos de la zona costanera; por eso, todo desarrollo de puerto y bahía que podría afectar a estos recursos debe cumplir con las restricciones locales o regionales.

La eliminación de desechos en el océano abierto, incluyendo los materiales contaminados de dragado, ha recibido considerable atención en años recientes. Se deben seguir los reglamentos aplicables a nivel local e internacional:

- Convención de Oslo de 1974
- Convención de París de 1978
- Convención de Londres sobre la Descarga de Desechos de 1972.

Además, la Organización Marítima Internacional (OMI) es responsable de establecer lineamientos para puertos, a fin de evitar y controlar las liberaciones y descargas desde los barcos.

d) Eliminación del material dragado

La selección inicial para evaluar las opciones de eliminación constituye un análisis físico - químico, con el propósito de verificar el carácter geotécnico y la presencia de contaminantes en el sedimento. Según el carácter físico - químico del material dragado, su eliminación puede ser confinada, no confinada, o tratada antes de su liberación en el agua abierta, por la playa, o sobre la tierra.

e) Proceso de Dragado

Las principales categorías de dragado incluyen tecnologías mecánicas, hidráulicas y nuevos métodos innovadores. Al elegir la tecnología o combinación de tecnologías más apropiada para el dragado, el ingeniero del proyecto debe considerar los siguientes factores específicos para cada sitio:

- Restricciones ambientales asociadas con el carácter físico - químico del sedimento;
- Costo y disponibilidad del equipo; ubicación y limitaciones del sitio de eliminación;
- Cercanía a sistemas frágiles como manglares, esteros, aguas subterráneas regionales y masas de agua dulce;
- Condiciones físicas que afectan a los sitios de dragado, transporte y eliminación; y,
- La interferencia con otros usuarios en los mismos.

El impacto ambiental de los puertos marítimos es por regla general muy considerable y tiene su origen, por una parte, en la construcción, reforma o ampliación de instalaciones (tanto infraestructura como superestructura) del puerto marítimo, y en gran medida, por otra parte, en el funcionamiento de todas las instalaciones portuarias, las industrias, los servicios y los sistemas de transporte (tanto acuáticos como terrestres).

El impacto ambiental de los puertos marítimos afecta al agua, al suelo y al aire, a plantas y animales de toda especie (tanto terrestres como acuáticos) y al ser humano, como se aprecia en la Cuadro 2.2.

Cuadro 2.2.
Causas e impacto ambiental en el agua, suelo, aire, plantas, animales y personas.

Causas	Impacto sobre
Construcción nueva	Agua
Reforma	Suelo
Ampliación	Aire
Funcionamiento de todas	Flora/fauna
Las instalaciones y	(Acuática/terrestre)
Sistemas	Personas

Fuente: Departamento de Medio Ambiente Banco Mundial, 2007.

El impacto ambiental es tanto mayor cuanto mayor sea el volumen de la obra o de la ampliación y cuanto más intensas sean las actividades de carga y descarga de un puerto (medidas en toneladas/año).

Las mercancías peligrosas - aún tratándose de cantidades pequeñas - inciden de manera especial sobre el medio ambiente según el Código IMDG (International Maritime Dangerous Goods-Code).

En forma esquemática, diremos que el impacto ambiental en los subsectores "infraestructura y superestructura" tiene su origen:

- Primariamente, en la instalación portuaria considerada como conjunto de todas las estructuras acuáticas y terrestres destinadas al tráfico naval así como a la actividad de carga y descarga.
- Secundariamente en los establecimientos industriales que, como medidas infraestructurales estrechamente vinculadas en

la mayoría de los casos a los puertos marítimos, y destinadas a la transformación o mejora de mercancías o materias primas, provocan con su instalación alteraciones de las condiciones del entorno natural, por lo que deben valorarse como impactos sobre la naturaleza y el paisaje.

En el ámbito de actividades, los impactos ambientales proceden

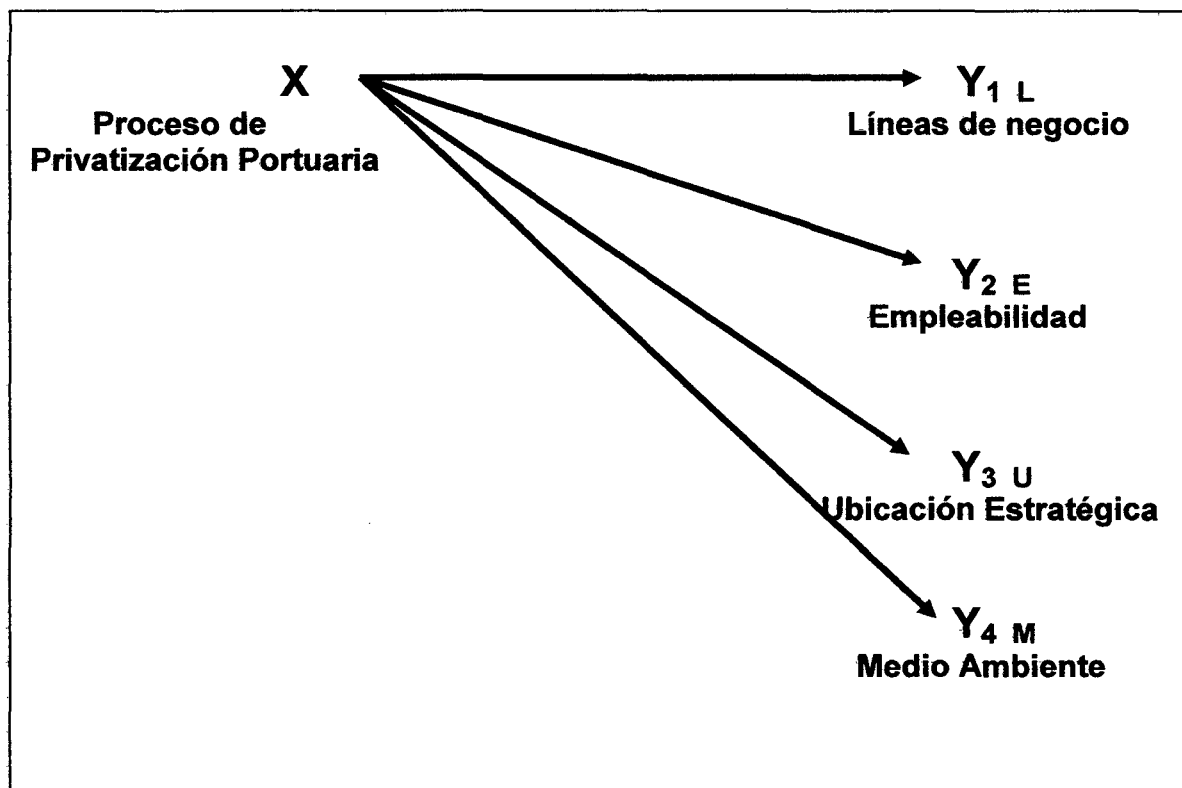
- Primariamente de actividades propiamente portuarias, tales como el tráfico naval, las operaciones de carga, descarga, almacenamiento, transporte, suministro, disposición de residuos, mantenimiento o reparaciones.
- Secundariamente, de todas las actividades de transformación y mejora que se desarrollan en la zona industrial adyacente.

Estas actividades implican alteraciones del entorno natural y de las condiciones de vida, por lo que pueden ejercer influencia sobre el ser humano, los animales, la naturaleza y el paisaje.

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1 Relación entre las variables de la Investigación

Figura 3.1
Esquema de la relación entre las variables.



En concordancia con la Figura 3.1, se parte de la premisa que existe una vinculación causal entre el proceso de privatización portuaria que actúa como variable independiente y afecta negativamente las líneas de negocios, la empleabilidad, la ubicación estratégica, la defensa del territorio nacional en caso de conflicto y el medio ambiente de los puertos del Callao, Matarani y Paíta.

Siendo así, por las experiencias pasadas de corrupción en lo que significa los bienes que administra el Estado a través de los Gobiernos de turno hacen que la población tenga desconfianza y perciba que las cosas no se manejan técnicamente y con solvencia moral, a esto se agrega el dejar a estos nuevos operadores de los puertos en libertad, por supuesto

“controladora” de las tarifas y de quienes se espera que la calidad mejore, lo que implica que se vean obligados a invertir ingentes cantidades de dinero “a recuperar” a través de las tarifas, todo ello acarrea cambios en los negocios marítimos portuarios y de almacenamiento, que se expresa en los servicios que estos brindan en relación a la infraestructura y la calidad del servicio.

Afecta por la tecnología que incorporan a los puestos de trabajo que se ven descuidados y los que quedan de difícil acceso por cuanto los trabajadores no están capacitados por iniciativa propia, por la propia empresa concesionaria o del Estado que no los ha preparado para enfrentar competitivamente estos cambios.

Debe añadirse las condiciones en que se establecen en que se establecen estos contratos debido a que la historia como ha sucedido con telefónica termina beneficiando más a los inversionistas que a los peruanos a quienes a cuenta gotas les llegan los frutos de las divisas obtenidas

Acápite aparte merece señalar que por mucho que hagan los concesionarios en mejorar la calidad del medio ambiente, esto no se cristaliza, lo que si se logran son algunos paliativos, aquí es donde el estado peruano que ahora cuenta con el Ministerio del ambiente debe intervenir con mayor rigurosidad, compromiso social y nacional.

Finalmente, en la medida que los actores que participan como gerenciadorees encubiertos o directos de los tres puertos, son de países fronterizos existirá la percepción de ver peligrar la autonomía y el nivel de protección o defensa del territorio patrio.

No olvidemos que las grandes naciones como los que están en un proceso de desarrollo como es Chile manifiestamente buscan el control geopolítico en este caso de la cuenca del Pacífico, siendo el Perú por su ubicación estratégica un lugar muy apetecible para los intereses de Chile.

3.2 Tipo de investigación

Investigación aplicada, descriptiva y causal ya que se establecerán las características de cada variable con el fin de describirlas, analizarlas e interpretarlas a partir de los datos obtenidos, en términos claros, precisos y explicativos, porque a partir del conocimiento de la relación causal de las variables, se pretende proponer alternativas viables a la problemática planteada.

3.3 Diseño de la investigación

Diseño no experimental porque se realiza sin manipular deliberadamente las variables y, transeccional por cuanto el estudio se va a efectuar en un momento único en el tiempo.

3.4 Metódica de cada momento de la investigación

La motivación para el presente estudio está en la larga experiencia y conocimiento del negocio marítimo nacional e internacional del investigador que lo ha llevado a visitar y trabajar en los principales puertos del mundo.

Esta motivación ha servido para echar una mirada exhaustiva al momento actual por el que atraviesa el país signado por convenios comerciales internacionales que necesariamente tienen como aliado al mar para concretizar las transacciones de exportación e importación.

El escenario además se muestra propicio al agregarse otros ingredientes últimamente aparecidos como lo son las privatizaciones y concesiones de los puertos por parte del estado, tendientes a preparar las condiciones para hacer más fluidas las actividades comerciales marítimas.

Con lo anterior se precisó la problemática de estudio, formularon las interrogantes a responder, construyéndose con cierta dificultad, el marco teórico que respalda los supuestos por la escasez de información sistematizada y luego se procedió a la recogida de datos tomados de los actores sujetos de

estudio a través de entrevistas y del análisis documental, finalmente se analizaron los datos y se llegaron a las conclusiones y recomendaciones descritas más adelante.

3.5 Operacionalización de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores
<u>Variable Independiente</u>		
X: Proceso de privatización portuaria	X ₁ : Percepción del proceso	X _{1.1} : Opinión acerca del Proceso de Privatización. X _{1.2} : Ventajas X _{1.3} : Desventajas
	X ₂ : Tarifas portuarias	X _{2.1} : Tasas de variación de las tarifas portuarias X _{3.1} : Innovación tecnológica
	X ₃ : Calidad de los servicios	X _{3.2} : Rapidez en el servicio X _{3.3} : Comparación con otros países
<u>Variables Dependientes</u>		
Y₁: Líneas de negocios	Y _{1.1} : Negocios marítimos	Y _{1.1.1} : Infraestructura del servicio de amarre
		Y _{1.1.2} : Calidad del servicio de amarre
		Y _{1.1.3} : Infraestructura del servicio de desamarre
		Y _{1.1.4} : Calidad del servicio de desamarre
Y _{1.1.5} : Infraestructura del servicio de remolcaje		
Y _{1.1.6} : Calidad del servicio de remolcaje		
Y _{1.1.7} : Infraestructura del servicio de alquiler de lanchas		
Y _{1.1.8} : Calidad del servicio de alquiler de lanchas		
Y _{1.2} : Negocios portuarios	Y _{1.2.1} : Infraestructura del servicio de uso de muelle	
	Y _{1.2.2} : Calidad del servicio de uso de muelle	
Y _{1.3} : Línea de negocio de almacenamiento	Y _{1.3.1} : Infraestructura del servicio de manipuleo	
	Y _{1.3.2} : Calidad del servicio de manipuleo	
	Y _{1.3.3} : Infraestructura del servicio de transferencia de carga	
	Y _{1.3.4} : Calidad del servicio de transferencia de carga	
	Y _{1.3.5} : Infraestructura del servicio de consolidación y desconsolidación	
	Y _{1.3.6} : Calidad del servicio de consolidación y desconsolidación	
	Y _{1.3.7} : Infraestructura del servicio de almacenaje	
	Y _{1.3.8} : Calidad del servicio de almacenaje	
Y₂: Empleabilidad	Y _{2.1} : Índice de empleabilidad	Y _{2.1.1} : Pronóstico de variación del índice de empleabilidad
Y₃: Ubicación estratégica	Y _{3.1} : Desarrollo económico	Y _{3.1.1} : Índices de importación
		Y _{3.1.2} : Índices de exportación
		Y _{3.1.3} : Transbordo hacia los países del Pacífico Sur
Y _{3.2} : Defensa nacional	Y _{3.2.1} : Control geopolítico de la cuenca del Pacífico	
	Y _{3.2.2} : Accesibilidad para el abastecimiento	
	Y _{3.2.3} : Riesgo en el acceso a información	
Y₄: Medio ambiente	Y _{4.1} : Afectación del agua Y _{4.2} : Afectación del suelo Y _{4.3} : Afectación del aire	Y _{4.1.1} : Afectación de las plantas
		Y _{4.2.1} : Afectación de animales
		Y _{4.3.1} : Afectación del ser humano

3.6 Población y muestra

La mayoría de empresas portuarias se encuentran en Lima por ser la capital y el Puerto del Callao, colindante con Lima, por ser el principal puerto peruano, hay empresas que tienen su filiales en Matarani por eso que para poder contrastar las diversos puntos de vista de los efectos que causa la privatización se realizaron varias entrevistas a trabajadores, gerentes y empresarios, según se detalla en el Cuadro 4.1., donde aparece la población y muestra no probabilística intencional, dadas las características de la investigación y las entidades estudiadas.

Cuadro ° 4.5.A
Población y muestra de trabajadores y empresarios de los Puertos del Callao, Matarani y Paíta

TRABAJADORES	CALLAO				MATARANI				PAITA			
	N		n		N		n		N		n	
Sindicalizados	600	100	50	8	150	100	15	10	120	100	8	7
Operadores logísticos	20	100	4	20	8	100	2	25	4	100	2	50
Servicios de practicaaje	6	100	2	33.3	4	100	1	25	3	100	2	66.6
Empresas de cabotaje	4	100	2	50	2	100	1	50	4	100	2	50
Terminales almacenes	24	100	4	17	6	100	2	33.3	-	-	-	-
Agentes de aduanas	110	100	12	11	8	100	2	25	8	100	3	38
Agentes de carga	60	100	6	10	4	100	1	25	4	100	2	50
Agentes marítimos	50	100	10	20	6	100	2	33.3	8	100	4	50
Agentes Navieros	40	100	20	50	4	100	2	50	6	100	3	50
Total	914	100	110	12	192	100	28	15	157	100	26	17

La población estimada para la población de la investigación en el Puerto del Callao asciende a 914 de donde se ha extraído una muestra no probabilística del 12%, en el Puerto de Matarani asciende a 192 de donde se ha extraído una muestra no probabilística del 15% y en el Puerto de Paíta asciende a 157 de donde se ha extraído una muestra no probabilística del 17%.

3.7 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.7.1. Técnicas

- Entrevista estructurada
- Análisis documental

3.7.2. Instrumentos

- **Guía de entrevista**, aplicada a los empresarios y trabajadores de la muestra constituida por 13 preguntas, Anexos 2 y 3 .

La entrevista es estructurada, toda vez que el entrevistador se ha ceñido a la guía, efectuando las preguntas en el orden en que fueron presentadas.

En sus inicios se hizo con fines netamente de ensayo, a través de diversos trabajos académicos que efectuaron los alumnos de la cátedra dirigidos por el tesista, adquiriendo el status de entrevistas piloto, cuya consistencia en el tiempo respecto a los resultados en comparación con los hallazgos finales, casi no han variado dotándola de cierto nivel de **confiabilidad**, a la vez que se fue perfilando la entrevista aplicada en función los objetivos de la investigación y de la operacionalización de las variables, deduciéndose los indicadores y construyéndose los ítems que la conforman (**validez de contenido**, por la correspondencia entre los contenidos teóricos ajustados al objeto investigativo que se valoró, es decir, coherencia entre los ítems, dimensiones, indicadores y variables. A lo que debe añadirse la **validez por tres expertos** quienes ratificaron su coherencia después de levantadas las observaciones que estos le otorgaron al instrumento, así como la **validez de constructo**, por cuanto los ítems contienen las aseveraciones de las hipótesis que se han sometido a prueba).

3.8 Procedimiento de recolección de datos

Una vez determinadas las técnicas y desarrollado los instrumentos de recolección de datos a través de entrevistas estructuradas y el análisis documental se procede a dotarlos de confiabilidad cualitativa (dependencia, consistencia lógica o estabilidad) a partir de las experiencias y teorías puestas en escena por otros investigadores que utilizan estas técnicas y llegan a resultados equivalentes con las cuales el autor coincide plenamente, la validez se obtuvo a mediante la credibilidad, por la captación del significado profundo y completo de las respuestas emitidas por los participantes en el estudio.

Logrados estos pasos previos durante más de cuatro meses que incluyeron viajes y visitas a estos puertos, se contactó y en primer lugar comprometió empáticamente a los diversos participantes del estudio para que en una segunda, pocas veces tercera y en muy pocas hasta por cuarta vez recién tomar la entrevista, casi en todos los casos y en especial de los que aquí se reportan estuvieron a cargo del autor de la tesis, es significativa también la participación de sus alumnos de los últimos dos ciclos de estudios de la Facultad de Ciencias Administrativas en las entrevistas efectuadas con mucha competencia previo entrenamiento en las mismas.

3.9 Procedimiento Estadístico de análisis de datos

Se efectúa el análisis cualitativo del contenido de documentos que aparecen en el apartado de referenciales y el análisis interpretativo de las respuestas a la entrevista estructurada que dan los participantes representativos de las distintas organizaciones que son objeto de indagación.

CAPÍTULO IV RESULTADOS

4.1 Resultados Parciales

Por su interés en el Anexo 3 a 19 están las entrevistas más importantes que se han seleccionado para una mayor ilustración, debido a que reúnen sintéticamente, aunque con preguntas complementarias lo que a continuación se ha rescatado de todos los entrevistados.

Entrevistas

1. ¿Se le brinda suficiente cobertura en los medios académicos y de comunicación o se elude el tema de la privatización de los puertos?

Para los entrevistados la cobertura que se brinda al tema de la privatización es muy baja en los medios de comunicación, casi siempre de manera esporádica por los diarios capitalinos, algunos programas políticos o de negocios de la televisión, la radio, los diarios que se dicen serios casi siempre eluden el tema. Son los Sindicalizados y sus dirigentes los que le brindan mayor atención, casi siempre oponiéndose al tema mayormente por el impacto que pueda tener en el empleo generando despidos masivos, pocas veces sus argumentos alcanzan los niveles profesionales acerca de estas medidas gubernamentales, exceptuando por ejemplo programas televisivos como el de la hora N que conduce Jaime de Althaus.

En el entorno universitario local regional y nacional, este mismo comportamiento se repite, salvo alguno que otro evento de análisis de esta realidad portuaria. La UNAC posicionada en la Provincia Constitucional del Callao, no le ha prestado mayor interés pese a contar con Facultades de Ciencias Administrativas, Ciencias Económicas, Ciencias Contables, Ingeniería Pesquera y de Alimentos, Ingeniería Ambiental y Recursos Naturales, etc, son pocos estos eventos, de repercusión focalizada en la universidad por falta de cobertura de los medios y presupuesto. Lo

que más abunda son las iniciativas personales de los catedráticos que sienten el deber de tratarlas, como en la asignatura de Aduanas y Puertos a cargo del autor de la tesis.

2. ¿Cuáles son las ventajas del proceso de privatización portuaria?

Para efectos de los procesos de importación, exportación y negociación en general, las ventajas en el crecimiento económico del país y de las empresas es enorme, más aún cuando el país ha firmado varios y está en proceso de suscribir e implementar otros tratados comerciales que le permitirán mejorar el PBI y la posibilidad de desarrollo científico, tecnológico, cultural de los ciudadanos y organizaciones peruanas.

Permitirá la mejora de la logística y los procedimientos, porque se pierde mucho tiempo en la implementación de los procesos portuarios. Se han previsto una serie de inversiones en el puerto, trayendo consigo mejores maquinarias mayor tecnología, el puerto se dará más abasto para recibir un mayor número de naves de calados superiores a los 15 metros.

Podría agregarse mayor flujo de capitales, incremento de la recaudación tributaria, mayor seguridad para las mercancías debido a los eventuales robos que suelen ocurrir dentro de los puertos, nuevos conocimientos y gente más capacitada.

En el puerto del Callao se va a generar una desconcentración portuaria dentro de la Zona de Enapu y de los actuales terminales de almacenamiento. Un impacto adicional son la baja en los costos para las navieras.

3. ¿Cuáles son las desventajas del proceso de privatización portuaria?

Corrupción generalizada y tráfico de influencias por parte de los Altos Funcionarios de PROINVERSION, APN, MTC quienes no tienen ningún interés por cautelar los intereses de la Nación (Pero sí tienen interés por cautelar sus intereses), la resistencia a este proceso de privatización son las dudas existentes para que se llegue a buen término, por la participación de cuestionados personajes, muchas

veces poco honestos. Mucha presencia de Capital Chileno no es bueno, porque progresivamente se van adueñando de negocios y del patrimonio del Perú.

Dadas las características de comportamientos de nuestros gobernantes y políticos en general es muy difícil que se establezcan contratos con empresas privadas extranjeras con ventajas para el Perú por los negociados bajo la mesa que se realizan con las empresas que participan en las negociaciones.

Respecto a la privatización del Muelle Sur en el Puerto del Callao, en el contrato dice que las condiciones en que se produce es para ganar áreas hacia el mar. En este caso lo que se ha hecho es quitarle terrenos a ENAPU para dárselos al operador privado, tampoco se está cumpliendo lo que dice el contrato en el marco que ellos establecen y también hay algunos aspectos que habrían que investigarse.

En el caso del puerto de Matarani, éste se ha desarrollado sobre una empresa estatal ya existente, donde los privados apenas han operado una “magra” mejora y perfeccionado algunos sistemas de trabajo, pero referente a las cosas sustanciales que se habían acordado no se han cumplido aún en el aspecto laboral, se han efectuado despidos masivos vulnerando los derechos ganados de los Trabajadores, y asimismo, han desaparecido los operadores pequeños, ya no existe competencia dentro del puerto.

La privatización es buena para aquellos puertos que se encuentran deficientes, inoperativos, que no tienen mayor nivel de productividad, pero en el caso de los puertos del Callao, Paita, San Martín y Matarani que tienen una mayor perspectiva de desarrollo por la ubicación geográfica y la cercanía a diferentes centros de desarrollo económico, es necesaria una toma de decisiones profesionalmente bien sustentada, dirigida por funcionarios honestos que cautelen el interés nacional.

Se genera pérdida de trabajo de mucha gente que no podrá innovarse para adaptarse a los cambios que se implementen de mayor tecnología y requieren de conocimientos y otras habilidades personales, toda competencia es buena pero hay que medirla en igualdad de condiciones. En el otro extremo tenemos que el proceso de inversiones en el sector Estatal es muy lento, porque se tiene que ir a

una Licitación Pública Nacional y esto demora; Sin embargo, en una empresa privada, sacan la convocatoria se presentan postores, adjudican al que mejor les conviene y al día siguiente empiezan a trabajar (El proceso es más ágil y menos burocrático). En el caso del sector público no puede ser así, tiene que comprenderse todo el proceso dentro del marco legal de puertos.

Pero no obstante la abundante cantidad de Normas, reglamentos, y controles, los malos funcionarios se las ingenian para burlar estos controles y sacar provecho personal.

En el caso de Paita se presentó a la Licitación un solo postor. El CONSORCIO DE TERMINALES EUROANDINOS, conformado por TERTIR TERMINALES DE PORTUGAL y COSMOS (Capital Chileno), que al momento de su participación en la licitación tenía una DEUDA IMPAGA de US\$. 10,281.00 Dólares (más US\$. 15,000.00 de lucro cesante).

4. ¿Cuál es el nivel de injerencia de las empresas privadas marítimas y portuarias en el proceso de privatización?

Muy pocos peruanos, por lo general los que están más cerca al proceso, son los primeros y los únicos en tomar conocimiento y otros menos las decisiones. Los Alcaldes, y el pueblo en general ignoran lo que los gobernantes de turno acuerdan, se sospecha siempre de malos manejos, en la medida que esto no cambie y se constituyan procesos de concesión y privatización abiertos y transparentes esta duda generalizada se seguirá acrecentando, abonándose a favor de una sociedad cada vez más desconfiada y de espaldas al quehacer gubernamental, por estar excluida. Solo tienen acceso las empresas que tienen el poder del dinero o estén vinculados al gobierno de turno. Los procesos de concesión y privatización por implementarse en el puerto del Callao, Pisco y otros ya tienen nombre propio, son los “mejores postores”, los que han accedido a la información privilegiada para “ganar” en una “justa” licitación. La injerencia de las empresas marítimas y portuarias es notoria y siempre se ha dado.

Se ha estado trabajando en el puerto del Callao con un ente monopólico compartiéndose el mercado con las entidades que están dentro del puerto (aduanas, indecopi), entidades que participan en el proceso y esto hace de alguna manera que la gran responsabilidad de que los costos de las transacciones en el puerto sean mayores son responsabilidad de estos entes que de alguna manera hacen lo mismo que el puerto y por el lado económico ven mucho más eficiente una privatización.

5. ¿Quiénes se benefician y perjudican con la privatización?

Se benefician las empresas Chilenas y otras que han comprado su participación. Además los altos funcionarios del gobierno como PROPINVERSION, APN, MTC, Se perjudica el Estado peruano, luego las empresas privadas como los agentes marítimos de Aduanas, Agentes de Carga, pero sobre todo los más afectados son los importadores y exportadores por las altas tarifas, que tienen que pagar, y finalmente es el pueblo que compra los productos con estas sobretasas.

En el caso de los agentes portuarios y de aduanas se verán mejoras para aprovechar al máximo el tiempo con las nuevas maquinarias y tecnologías implantadas como las grúas, en las operaciones, el tiempo de entrega y sobre todo lograr la satisfacción de los clientes exportadores, la calidad en el servicio.

En cuanto a Matarani es el segundo terminal en importancia en el país, después del Callao, atiende el comercio exterior de Arequipa, Cusco, Puno; así como Bolivia. Está ubicado en un entorno vial que permite la interconexión con otros centros productivos del país, muestra resultados positivos, hay incremento de carga se está ya haciendo costumbre el tráfico regular de contenedores, es un puerto granelero; y la expectativa mayor está en la función a la interoceánica, hay que acelerar la modernización concesión de Ilo, porque Ilo y Matarani son puertos complementarios. Con esta concesión se han perjudicado los trabajadores antiguos porque son despedidos y desde luego ganan los nuevos empleados. Se beneficia la empresa "Santa Sofía de Puertos S.A." por los diversos ingresos que va obtener

y pierde ENAPU que es una empresa rentable. El 85% de los ingresos es por uso de muelles y el 15% por uso de contenedores.

Existe temor a privatizar no tanto por el hecho de que la empresa sea privada o no, sino es más que todo por el interés que tienen estos sectores privados y se rumorea que hay intereses de otros países que quieren tomar ciertos puertos para controlarlos y ese es el riesgo.

También es de conocimiento que hay grupos económicos de interés, que quieren apoderarse y que están asociados a capitales chilenos, entonces por ese lado la gente tiene temor por la seguridad del territorio nacional.

El beneficio para exportadores e importadores está relacionado con los costos, asimismo se beneficiarían el Gobierno Regional del Callao y el Estado Peruano con el contrato de concesión del puerto del Callao. El perjuicio para aquellos que no están preparados para la modernidad.

6. ¿En qué afecta la privatización al servicio público ofrecido por los puertos?

En mucho, se pagan tarifas altas por un servicio lento y de baja calidad con lo que se van a crear las condiciones para que sea competitivo. Puede ser un Terminal de carga suelta y especializada, el muelle sur solo podrá mover contenedores.

7. ¿Existe relación entre el proceso de privatización y la competitividad de los puertos?

El proceso de privatización mejora la calidad del servicio e incrementa triplicando el número de contenedores que ingresan o ingresarán a ambos puertos.

8. ¿Está de acuerdo con la propuesta de la Asociación Peruana de Operadores Portuarios de realizar una asociación público privada con ENAPU para el manejo del Muelle Cinco?

Los entrevistados manifiestan estar de acuerdo, previa revisión, análisis exhaustivo y transparente de los estatutos, deberes y responsabilidades para ambos sectores involucrados en la alianza empresarial. Afirman que el papel puede aguantar de todo, los organismos supervisores deben estar vigilantes de que se cumplan las cláusulas estipuladas en esta forma de asociación, por lo que deberán estar conformados por profesionales concedores del quehacer empresarial de mucha solvencia moral, ajenos a los grupos de poder político o económico.

9. ¿De qué manera contribuiría la Privatización del Muelle Sur al desarrollo de la actividad portuaria?

Contribuye a la mejora de la infraestructura y al desarrollo comercial, por las sumas considerables de dinero que han puesto los inversores, lo cual no se puede dejar de reconocer, habría que evaluar cual sería el impacto social, económico, que tendría para el país. Pero a qué precio se están haciendo estas transacciones, los gobernantes no son claros al respecto. Tenemos de un lado que es una ganga entregada a la Empresa DU BAI PORT y los camuflados intereses del empresariado Chileno y del otro lado las Tarifas que se pagarán serán altas.

10. ¿De qué manera el proceso de privatización influye en el control geopolítico de la Cuenca del Pacífico?

La privatización es una actividad comercial y el asunto geopolítico lo manejan los políticos, que dígase de paso se han dormido y no han tenido las iniciativas que han implementado los Chilenos para firmar acuerdos de tráfico de Carga. Es una forma de irse apropiando progresivamente de nuestro territorio y en caso de conflicto mediatizar el control que le corresponde a las fuerzas armadas del uso de los puertos para abastecer de combustible, dotar de armamento y alimentos a la Marina de Guerra del Perú. Chile sabe lo que quiere del Perú y como va lo logrará, su estrategia es económica comercial y política militar.

11. ¿Con el proceso de privatización ha mejorado el abastecimiento de combustible y alimentos?

ENAPU, no tiene nada que ver con el combustible. Esto lo manejan empresas privadas. PETROPERU solo da el precio, pero quien tiene a su cargo la logística es REPSOL entre otros.

12. ¿Con la privatización a cargo de empresas chilenas existe el riesgo de facilitar el espionaje?

Desde hace mucho tiempo la embajada de Chile en el Perú es un medio aunque sofisticado a través del cual espían nuestro país, lo mismo ha sucedido infiltrándose o chantajeando a militares peruanos como recientemente sucedió con el suboficial FAP Víctor Ariza Mendoza, quien lo ha confesado y ha manifestado que recibía de militares chilenos a cambio de información \$ 3,000 dólares mensuales, los negocios de los Chilenos es otra forma indirecta de recopilar información de nuestro país, de mellar nuestra imagen y sacar provecho a su favor como sucediera con LAN. No cabe duda que utilizarían los puertos peruanos para estos mismos fines. Los Chilenos saben todos nuestros movimientos.

13. ¿De qué manera la privatización ha permitido mejorar?

Las respuestas para casi todos los casos ha sido que en nada.

a. La calidad de servicio de uso de muelle.

Es muy pésima. Hay burocracia, razón por la cual cuando la Nave atraca en el muelle, los equipos no llegan con la prontitud necesaria.

b. La calidad de servicio de amarre/desamarre.

En nada ha cambiado. Los gavieros están más pendientes en que las Naves les regalen algo, que en el mismo trabajo.

- c. La calidad de servicio de remolcaje a naves.**
ENAPU Callao solo tiene un Remolcador y dos lanchas que operan con un 70% de eficiencia. Matarani no dista mucho de este modelo.
- d. La calidad de servicio de alquiler de lanchas.**
ENAPU no tiene lanchas para alquilar. Todas son de particulares.
- e. La calidad de transferencia de carga.**
ENAPU no transfiere la carga. Son empresas particulares de estibadores, que dan un servicio calificado de regular.
- f. La calidad de consolidación de carga de mercadería.**
Igualmente estos servicios no los brinda ENAPU. Son empresas particulares, que demoran mucho. Su ritmo de trabajo es lento. Los estibadores hacen lo que quieren y no hay principio de autoridad.
- g. La calidad de desconsolidación de carga de mercaderías.**
Esto no lo hace ENAPU. Lo hacen compañías particulares y lo hacen mal. Se han dado casos de accidentes con lamentables casos de muerte de trabajadores portuarios.
- En el Anexo 20 se presenta el costo comparativo del Servicio a la carga del puerto del Callao con los puertos vecinos de Valparaíso, San Antonio y Guayaquil.
- h. La calidad de almacenaje de mercaderías.**
Es muy malo, Para ingresar y salir de los almacenes hay demasiados controles burocráticos, lentos, sin embargo no detectan robos ni el paso de mercadería ilegal.
- i. La tecnología.**
Han comprado Grúas pórtico de nacionalidad China, son de mala calidad, se paran malogrando y tiene que venir el técnico de China, con la consiguiente demora para ponerlas operativas.

j. La rapidez de los servicios.

Brilla por su ausencia. El ritmo de carga y descarga es muy lento

k. La calidad en general de los servicios.

En resumen es mala para ambos puertos uno con y el otro sin necesidad de entrar al proceso de la privatización.

4.2 Resultados Finales

En concordancia con la hipótesis tenemos que el proceso de Privatización y concesión de los Puertos Callao, Matarani y Paita, incide en forma negativa en las líneas de negocios en la medida que este proceso ha adquirido las dimensiones de un monopolio, estableciendo tarifas elevadas.

Respecto a la tasa de empleo tenemos que al hacerse cargo la nueva administración, éstos han efectuado despidos y reducciones de personal en forma abusiva y sin respeto a las normas legales. Asimismo, el pago de los sueldos del personal operadores de equipos pesados, Grúas montacargas, supervisores de muelle se ha visto reducido en forma desproporcional a lo que pagaba ENAPU.

En cuanto al desarrollo comercial el proceso de privatización incide negativamente, esto se expresa en el desmesurado incremento de las tarifas por servicios portuarios, el elevado costo de la mercadería de importación y exportación con el consiguiente perjuicio para los usuarios.

Igualmente se deduce del impacto de esta variable en la defensa del territorio nacional, toda vez que en caso de conflicto con los países Vecinos, los barcos de la Armada Peruana no podrían atracar a muelle libremente para embarcar tropas y armamento militar, pues tendrían que pedir permiso al dueño.

Finalmente, el impacto en el medio ambiente, tenemos que como los concesionarios son netamente comerciantes que ven el aspecto mercantilista, poco o nada les importa la conservación del medio ambiente, y más bien comprarán calderos, grúas que emiten gases y desechos al mar, con el consiguiente perjuicio para el medio ambiente.

CAPÍTULO V DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1 Contratación de las hipótesis con los resultados

Nadie discute la importancia estratégica de los puertos marítimos para la negociación internacional, el intercambio tecnológico, cultural, educativo, la provisión de alimentos, la generación de puestos de trabajo, creación de nuevos negocios, la defensa nacional, etc.

No siempre las razones de privatización obedecen a problemas como el déficit fiscal de las empresas públicas, la baja calidad de los servicios, satisfacer necesidades sociales, etc; a veces los más preocupados por estos procesos son empresas que han visto una oportunidad, para acrecentar sus negocios, asesores, políticos o gobernantes inescrupulosos que quieren sacar algún provecho económico como lo sucedido con la empresa Discover Petroleum, escándalo reciente que hizo renunciar a todo un gabinete de gobierno y en el que están comprometidos el aprista Rómulo León y el ejecutivo de PerúPetro Alberto Quimper.

Los procesos de concesión o de privatización son necesarios en la medida que un país no puede distraer suficientes recursos en ciertas actividades que demandan mayor flexibilidad dinamismo e ingentes cantidades de dinero que sí poseen los inversionistas privados.

Por la ubicación en el ranking latinoamericano que tienen el puerto del Callao no debería entregarse en concesión a inversores extranjeros, es mejor una alianza con empresarios peruanos a partir de un prudente estudio, planeamiento estratégico y provisiones necesarias para dotarlo de competitividad y modernidad.

Matarani, es el segundo puerto en importancia para el comercio internacional, sin embargo, la falta de mayor inversión, el incumplimiento del contrato y la afectación a los trabajadores nos dejan con las dudas acerca del control y de

las sanciones a implementar y cómo se han llevado las negociaciones para obtener mayores beneficios para el Perú. No se desmerecen los cambios que por cierto los hay.

Pese a que no se aporta evidencia empírica a favor de las hipótesis planteadas en el estudio, existen señales, evidencias y experiencias anteriores, así como la convicción de los entrevistados que el proceso de concesión o privatización de los puertos en el Perú, contribuye al incremento de las tarifas, genera desempleo, afecta económicamente a ciertos negocios pequeños, colocándose en situación de riesgo la defensa del territorio nacional al concesionarse los puertos del Callao y Matarani a capitales chilenos. Los efectos en la economía regional y nacional sin duda serán positivos.

Hay desacuerdo en que realice la privatización de Enapu S.A. por parte del sindicato puesto que no ven con buenos ojos que sus intereses como trabajadores de la institución se vean perjudicados y a lo mejor podrían perder los beneficios que lograron con esfuerzo no deberá descartarse la injerencia política de grupos radicales de izquierda que pretender generar el caos y provocar mayores distanciamientos con los grupos empresariales, el gobierno de turno y el Estado.

Asimismo se percibe que los que si están de acuerdo son los agentes de aduana porque ellos tienen la certeza que al pasar Enapu S.A. al sector privado mejorará tanto la atención para la importación y la exportación de los productos y a lo mejor con el tiempo podría usarse tecnología de punta así como se realiza en otros países que además contribuya significativamente a preservar la salubridad y cuidado ambiental.

5.2 Contrastación de los resultados con otros estudios similares

El estudio de Caviedes y Larenas, respecto al análisis espacial del proceso de privatización del Puerto de Valparaíso es parcialmente concordante por el cuestionamiento que se hace a las políticas públicas e intereses encontrados no siempre explícitos de poder, donde intervienen grandes consorcios privados

que condicionan un comportamiento determinado de los factores productivos, con éxito económico fundamentalmente para estas empresas.

Igualmente sucede con el estudio de Solis respecto a los efectos de la privatización y la estabilidad económica en la empresa de telefonía en el Perú, que igualmente ha generado a Telefónica la recuperación en corto tiempo de su inversión y obtener alta rentabilidad, trayendo además modernización en la gestión y la innovación de la tecnología, al tiempo que monopolizó el mercado de las telecomunicaciones, aunque recientemente se ha moderado con la competencia de Claro y la pronta incorporación de otras empresas de telefonía, pronosticándose una nueva baja a favor de los usuarios en el pago de este servicio.

En ambos casos estos estudios dan validez a la tesis esgrimida por el Estado al haberse prescindido de empresas públicas que generan déficit, pero a un precio muy alto para los usuarios por la monopolización del mercado.

CONCLUSIONES

- a) La privatización de los puertos ocurre con el telón de fondo de tres procesos diferentes, pero conexos: la globalización, la privatización y la modernización. Estos procesos significan cosas diferentes para distintas personas. La privatización, trae consigo modernidad pero también abuso por parte de la empresa que adquiere el bien, por ello el Estado debe analizar qué consecuencias va a traer este contrato, analizar su costo/ beneficio y la repercusión de esto sobre la ciudadanía y soberanía.

- b) Las tarifas del puerto del Callao en comparación con la de otros países no son caras, sin embargo son los operadores logísticos quienes incrementan los costos, existiendo empresas que compiten con ENAPU, participando esta en el costo del servicio en solo el 5%, la privatización trae modernización consigo tecnología de punta, incorporación de grúas pórtico, amarradores más veloces, elevándose la eficiencia y disminuyendo los costos. Con o sin asidero de que tan necesaria es la concesión y privatización de los puertos, en el estudio efectuado se demuestra que el puerto del Callao, por privatizarse, son los procesos que se han implementado en ENAPU los que han permitido significativas mejoras.

- c) La privatización de MATARANI, trajo consigo mayor modernidad en sus instalaciones, pero también tarifas más caras y a veces abusivas, sus servicios han mejorado y sus precios son más elevados. La concesión del puerto de Matarani donde se pactó pagar puntualmente el precio de la concesión, modernizar el puerto con grúas pórtico, equipos mecanizados y drenaje, mejorar la calidad de los servicios, abaratar las tarifas portuarias, respeto de la estabilidad laboral y contribuir con el desarrollo de la calidad de vida de los vecinos del puerto, no se han cumplido por parte del Grupo Romero.

- d) En igual forma, en el Puerto de Paita, no ha habido mejoras sustanciales con la nueva administración, la misma que elevó exageradamente las tarifas por

embarque y descarga de contenedores, dejando una gran interrogante por lo que vendrá por cuanto este proceso recién empieza.

- e) Los entrevistados ligados al sector público, están en desacuerdo con la privatización, ellos sugieren mayor participación del Estado porque consideran puntos estratégicos (puertos), quiere que éste modernice las instalaciones y de esa manera se podrá hablar que los puertos son eficientes y competitivos. La privatización es una forma de desatenderse el Estado de su rol estratégico en este rubro, por estar insuficientemente preparado para asumir estos retos, adaptarse a los cambios, ser muy lento y burocrático, carecer de cuadros técnicos, profesionales y científicos. La toma de decisiones, requiere de mayor fundamento, reflexión y consenso nacional, urgiéndose estudios profundos acerca de los puertos que por razones estratégicas comerciales, de impacto laboral y desarrollo económico, de defensa de la territorialidad no deben ser privatizados y cuales reúnen las condiciones dándonos ventajas al ser privatizados para incorporar nuevas regiones con igual derecho a participar del crecimiento y desarrollo.

- f) Los roles del sector público son diferentes a los de los particulares. Los primeros tienen mayor necesidad de atender las demandas de los pobladores, salvaguardar el territorio patrio, administrar los recursos del estado, mientras los segundos tienen objetivos de lucro, de buscar rentabilidad, donde el tema social y de desarrollo nacional cuenta demasiado poco para la mayoría de estos empresarios. Aclarando que cada vez son más, aunque el proceso es lento, los empresarios nacionales y extranjeros afianzados en el Perú que van adquiriendo conciencia de la responsabilidad social a asumir.

- g) La experiencia reciente, notificada por Campodónico, acerca de la privatización del Puerto de Paita, Piura, la tierra de Grau, es una clarinada de alerta a lo que ya hace tiempo viene pretendiendo Chile, ante lo cual muchos gobernantes esconden la cabeza, no dándose por enterados de la estrategia de dominio comercial y marítimo militar en el Pacífico Sur que

tiene este país. La privatización es buena, pero depende de muchos factores, principalmente cuando lo hacen empresas extranjeras; sin embargo, la seguridad nacional es un factor a no descuidar, existe en nuestra población y empresariado el temor a que el gobierno entregue a Chile la concesión de estos puertos.

- h) La creación del nuevo ministerio dedicado a cautelar el impacto en el medio ambiente de prácticas negativas empresariales, sin duda permitirá controlar mejor la alteración del ámbito natural y construcción de estructuras artificiales que tienen efectos negativos sobre la masa de agua siendo desarrollada, el ecosistema y comunidades correspondientes en las cercanías del puerto. Es notorio el gran impacto marítimo medianamente controlado, terrestre y aéreo poco o nada controlados que tiene la contaminación en los puertos investigados, siendo más patente la contaminación en el puerto del Callao.
- i) Son los trabajadores y sus familias los primeros afectados, los ofrecimientos de reconversión laboral o de respeto a la continuidad laboral casi nunca se cumple.

RECOMENDACIONES

- a) Sería muy provechoso que se hagan privatizaciones, pero también que se formule un marco legal con el cual se pueda controlar en plazos establecidos las pautas de los contratos de privatización, aplicándose con severidad las multas o penalidades estipuladas, evitándose descuidar aspectos importantes como son operaciones en óptimas condiciones, el mejoramiento de la tecnología, mejora de la calidad de vida de los pobladores, entre otros, como lo acordado e incumplido en la concesión de Matarani, antes de entregárselo a alguna empresa privada.

- b) El ideal es que ambos sectores, estatal y privado, básicamente los particulares nacionales, contribuyan en consolidar un proyecto nacional, dando gobernabilidad y desarrollo, alianza que se da de manera transparente y con compromiso auténtico, anteponiendo el Perú como objetivo de desarrollo realizable, permita un crecimiento mayor de la economía, priorizar necesidades, proyectar y cautelar el país, ante cualquier intento de aprovechamiento interno o de intereses foráneos cuando se trate de establecer otras alianzas con extranjeros. La transparencia aludida es por la precaria entereza moral de quienes representan a las instituciones del Estado y de las empresas privadas nacionales y extranjeras como en el caso de BUSINESS TRACK y que a manera de ejemplo de irregularidades pertinentes al tema se presentan en el Anexo 21, las que se han dado en la privatización del terminal portuario de Matarani entre Funcionarios Públicos y la empresa SANTA SOFIA PUERTOS.

- c) El Estado debe apostar por empresas nacionales que brindan servicios y que son estratégicas, como lo es en este caso ENAPU, empresa que no está modernizada que cuentan con infraestructura deficiente y procesos engorrosos, es por ello que se debe reestructurar y modernizar a ENAPU, para hacerla eficiente y competente.

- d) Los trabajadores son los que deben participar a través de sus gremios en estas decisiones, para lo cual el estado debe mantenerlos debidamente

informados, de lo contrario ellos se encargarán de predisponer a los trabajadores para que no estén de acuerdo sin saber realmente si les traerá beneficios o no.

- e) El papel del Estado debe estar enfocado a puntos relevantes y dejar de lado los servicios que tiene poca relevancia para que el sector privado se encargue de ellos y de esa manera podrá lograr una mayor eficiencia.
- f) El puerto de Matarani tiene sus ventajas y desventajas al haberse concesionado, pero el Estado mediante sus instituciones debe supervisar para que sus tarifas no sean elevadas porque ello perjudicaría al sector privado nacional, sugiero que cuando el estado quiera concesionar algún puerto lo haga con un solo fin, buscar la mejora para el usuario más no por intereses particulares ni menos por desprenderse de funciones, por carecer de la capacidad de manejo.
- g) Los funcionarios públicos, deben ser capaces para revertir la mala imagen que tienen sus instituciones o empresas, con ello lograr ofrecer un servicio de calidad que cubra las expectativas de las personas que adquieren dichos servicios.
- h) Una manera de controlar la contaminación derivada de las operaciones diarias que se efectúan en los puertos es acatar las normas internas nacionales y las internacionales como las derivadas de las convenciones de OSLO, de París, de Londres y de la OMI.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALCÁZAR LORENA. ***La concesión de los puertos en el Perú: ¿Quién ganó y quién perdió con la concesión del puerto de Matarani?*** Informe final. (2003)
- ARBULÚ MARIO. ***El proceso de concesión portuaria en el Perú.*** III Coloquio Portuario Andino. (2000).
- CAVIEDES F., EDUARDO, Y LARENAS M., BENJAMÍN, Chile. tesis, ***Inversiones públicas, ganancias privadas, El Puerto de Valparaíso 1980-1990. Análisis espacial del proceso de privatización.*** Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, Departamento de Historia. (2001)
- CUT PERÚ, FENTENAPU. ***Organización de ex-trabajadores de ENAPU y su incorporación a FENTENAPU.*** Lima, Perú, 15.05.2000.
- FLORES N., MIGUEL. ***Historia marítima del Perú.*** Serie Monografías. Los Puertos del Perú. Editorial Ausonia. (1988)
- FRANCO BRUNO. ***Las privatizaciones y concesiones.*** (1990)
- HERNÁNDEZ, FERNÁNDEZ Y BAPTISTA. ***Metodología de la investigación.*** México, Cuarta Edición, México. (2006)
- MARINA DE GUERRA. ***Economía Naviera.*** La Punta, Callao.
- Ojeda C., Juan N. ***Cuatro puertos de México en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento (1982-2004)?***. Tesis para optar el grado de Doctor en economía, Universidad Autónoma Metropolitana. México D. F. (2006)

- REGLAMENTO DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS DEL PERÚ.
- REUTERS, REUTERS, *Perú ve con “sorpresa” a nuevo canciller Chile.*
Actualizado: 10/02/2010.
- TORERO MÁXIMO. *Abriendo La Caja Negra De Las Privatizaciones.*
(2003)

INTERNET

- BANCO MUNDIAL
Libro de Consulta para Evaluación Ambiental (Volumen I; II y III, 2007).
Trabajos Técnicos del Departamento de Medio Ambiente del Banco Mundial.
(2007).
Disponible en:
http://es.wikipedia.org/wiki/Impacto_ambiental_potencial_de_puertos_y_bah%C3%ADas, consultado el 25 de octubre 2009.
- ECONOMÍA DEL PERÚ
Disponible en:
http://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa_del_Per%C3%BA
consultado el 10 de marzo 2009.
- DESARROLLO PERUANO, 2008
Disponible en:
http://desarrolloperuano.blogspot.com/2008/07/el-per-en-el-ranking-latinoamericano_10.html. consultado el 23 de mayo 2009.
- DESARROLLO PERUANO, 2009
Disponible en:
http://desarrolloperuano.blogspot.com/2009/07/el-per-en-el-ranking-latinoamericano_10.html, consultado el 12 de julio 2009.
- <http://meteoroenlacumbrealcue.blogspot.com/2009/11/victor-ariza-el-espia-de-chile-contra.html>, consultado el 14 de noviembre 2009.

- NOTICIA DE ANDINA

Disponible en:
www.andina.com.pe/Espanol/Noticia.aspx?id. (AGENCIA PERUANA DE NOTICIAS DEL 03/03/2008, consultado el 18 de octubre 2009.

- WWW.ENAPU.COM.PE.

Enapu tiene rol clave en el sistema portuario nacional, consultado el 22 de octubre 2009.

- CAMPODÓNICO, HUMBERTO.

Privatización de Paita: al saqueo. La República.com, 17/10/2009, página Principal web, consultado el 28 de octubre 2009.

REVISTAS

- ***Itinerarios Marítimos*** (2005). Págs. B1-B10.
- ***Itinerarios Marítimos Internacionales*** (2009). Año 33 No. 407, Págs. B9-B13.
- ***Actualidad logística*** (2009) año 4, No. 25 Págs. D1-D5

ANEXOS

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES Y DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGIA
<p>Problema principal</p> <p>¿Cuáles son los efectos del proceso de privatización en las líneas de negocios, tasa de empleabilidad y la ubicación estratégica de los puertos del Callao y Matarani 2005-2009?</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Determinar los efectos de la privatización en las líneas de negocios, el índice de empleabilidad y la ubicación estratégica de los puertos del Callao y Matarani 2005-2009.</p>	<p>Hipótesis general</p> <p>Hi: "El proceso de privatización y concesión de los puertos del Callao Matarani y Paita incide negativamente en las líneas de negocios, la tasa de empleabilidad, el desarrollo comercial y la defensa del territorio nacional, y el medio ambiente".</p> <p>H0: "No es cierto que el proceso de privatización y concesión incida negativamente en las líneas de negocios, la tasa de empleabilidad y en la ubicación estratégica relacionada con el desarrollo y la defensa del territorio nacional constituyéndose en un peligro para el medio ambiente de los puertos del Callao Matarani y Paita"</p>	<p><u>Variable Independiente</u></p> <p>X: Proceso de privatización portuaria</p> <p>X1: Percepción del proceso</p> <p>X2: Tarifas portuarias</p> <p>X3: Calidad de los servicios</p> <p><u>Variables Dependientes</u></p> <p>Y1: Líneas de negocios</p> <p>Y1.1: Negocios marítimos</p> <p>Y1.2: Negocios portuarios</p> <p>Y1.3: Línea de negocio de almacenamiento</p> <p>Y2.1: Índice de empleabilidad</p> <p>Y3.1: Desarrollo económico</p> <p>Y3.2: Defensa nacional</p> <p>Y4.1: Afectación del agua</p> <p>Y4.2: Afectación del suelo</p> <p>Y4.3: Afectación del aire</p>	<p>X1.1: Opinión acerca del Proceso de Privatización.</p> <p>X1.2: Ventajas</p> <p>X1.3: Desventajas</p> <p>X2.1 Tasas de variación de las tarifas portuarias</p> <p>X3.1: Innovación tecnológica</p> <p>X3.2 Rapidez en el servicio</p> <p>X3.3: Comparación con otros países</p> <p>Y1.1.1: Infraestructura del servicio de amarre</p> <p>Y1.1.2: Calidad del servicio de amarre</p> <p>Y1.1.3: Infraestructura del servicio de desamarre</p> <p>Y1.1.4: Calidad del servicio de desamarre</p> <p>Y1.1.5: Infraestructura del servicio de remolcaje</p> <p>Y1.1.6: Calidad del servicio de remolcaje</p> <p>Y1.1.7: Infraestructura del servicio de alquiler de lanchas</p> <p>Y1.1.8: Calidad del servicio de alquiler de lanchas</p> <p>Y1.2.1: Infraestructura del servicio de uso de muelle</p> <p>Y1.2.2: Calidad del servicio de uso de muelle</p> <p>Y1.3.1: Infraestructura del servicio de manipuleo</p> <p>Y1.3.2: Calidad del servicio de</p>	<p>Técnicas</p> <p>Entrevista estructurada</p> <p>Análisis documental</p> <p>Instrumentos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Guia de entrevista - Fichas de contenido, resumen y mixtos

				<p>manipuleo</p> <p>Y_{1.3.3}: Infraestructura del servicio de transferencia de carga</p> <p>Y_{1.3.4}: Calidad del servicio de transferencia de carga</p> <p>Y_{1.3.5}: Infraestructura del servicio de consolidación y desconsolidación</p> <p>Y_{1.3.6}: Calidad del servicio de consolidación y desconsolidación</p> <p>Y_{1.3.7}: Infraestructura del servicio de almacenaje</p> <p>Y_{1.3.8}: Calidad del servicio de almacenaje</p> <p>Y_{2.1.1}: Pronóstico de variación del índice de empleabilidad</p> <p>Y_{3.1.1}: Índices de importación</p> <p>Y_{3.1.2}: Índices de exportación</p> <p>Y_{3.1.3}: Transbordo hacia los países del Pacífico Sur</p> <p>Y_{3.2.1}: Control geopolítico de la cuenca del pacífico</p> <p>Y_{3.2.2}: Accesibilidad para el abastecimiento</p> <p>Y_{3.2.3}: Riesgo en el acceso a información</p> <p>Y_{4.4}: Afectación de las plantas</p> <p>Y_{4.5}: Afectación de ambiente</p> <p>Y_{4.6}: Afectación del ser humano</p>	
--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
SECCIÓN DE POST GRADO**



TRABAJADORES

GERENTES

EMPRESARIOS

ENTREVISTA

CONCESIÓN Y PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS DEL CALLAO, MATARANI Y PAITA

1. ¿Se le brinda suficiente cobertura en los medios académicos y de comunicación o se elude el tema de la privatización de los puertos?
2. ¿Cuáles son las ventajas del proceso de privatización portuaria?
3. ¿Cuáles son las desventajas del proceso de privatización portuaria?
4. ¿Cuál es el nivel de injerencia de las empresas privadas marítimas y portuarias en el proceso de privatización?
5. ¿Quiénes se benefician y perjudican con la privatización?
6. ¿En que afecta la privatización al servicio público ofrecido por los puertos?
7. ¿Existe relación entre el proceso de privatización y la competitividad de los puertos?
8. ¿Está de acuerdo con la propuesta de la Asociación Peruana de Operadores Portuarios de realizar una asociación público privada con ENAPU para el manejo del Muelle Cinco?
9. ¿De qué manera contribuiría la Privatización del muelle sur al desarrollo del puerto?
10. ¿De qué manera el proceso de privatización influye en el control geopolítico de la cuenca del pacífico?
11. ¿Con el proceso de privatización mejora el abastecimiento abastecer de combustible y alimentos?
12. ¿Con la privatización a cargo de empresas chilenas existe el riesgo de facilitar el espionaje?
13. ¿De qué manera la privatización ha permitido mejorar?:

ENTREVISTA

ADUANAS S.A.C. (Agencia de aduana)

**Centro comercial 2da etapa of. 202 a – Av. Elmer Faucett
Cdra.30 s/n – Callao**

Sr. Carlos Duque Salazar
Jefe de operaciones

Juan Puican Castro: Buenas Tardes estoy haciendo una investigación sobre la privatización de Enapu S.A. y la primera pregunta es cuál es su opinión respecto a la Privatización de puertos.

Carlos Duque Salazar: Me parece perfecto lamentablemente la forma con que llevan acá la logística y los procedimientos, o sea no es buena y esperamos que con la privatización se superen varias cosas en lo que es maquinarias, procedimientos en todo aspecto porque se pierde mucho tiempo en lo que es el puerto.

Juan Puican Castro: Usted lo tomaría como una ventaja la privatización y qué otro tipo de ventaja podría usted comentarme.

Carlos Duque Salazar: Cuando supuestamente se está privatizando va a ver inversión el puerto, los puertos o el muelle va a tener mayor maquinaria mayor tecnología este... y quizás el puerto se pueda dar más abasto para recibir mas naves no...

Juan Puican Castro: Y con respecto a ustedes como actores del comercio exterior (agentes de aduanas) también beneficiaría las privatizaciones o qué opina usted.

Carlos Duque Salazar: Claro, claro, supuestamente nosotros lo vemos más que todo por el tiempo, por ejemplo el tiempo que demoraba en hacer un retiro de carga más o menos fluctúa de 2 a 3 horas o sea se va a aprovechar al máximo el tiempo con las nuevas maquinarias tecnologías implantadas grúas, etc, con la privatización, en las operaciones y bueno en ese aspecto es una ventaja muy buena para nosotros como agentes de aduanas el tiempo de entrega y sobre todo lograr la satisfacción de nuestros clientes o exportadores, la calidad en el servicio y el tiempo de entrega de la mercancía sin demora es una ventaja sin lugar a dudas que nos beneficia.

Juan Puican Castro: Y... ¿Con respecto a la privatización al puerto de Matarani?

Carlos Duque Salazar: Bueno... lo de Matarani, se encuentra en Arequipa. Es el segundo terminal en importancia en el país, después del Callao. Está acondicionado para atender el comercio exterior de Arequipa, Cusco, Puno; así como Bolivia. Está ubicado en un entorno vial que permite la interconexión con otros centros productivos del país, muestra resultados positivos, hay incremento de carga se están ya haciendo costumbre el tráfico regulares de contenedores, es un puerto granelero no hay que olvidar; y la expectativa mayor está en la función a la interoceánica, no!; o sea, yo creo que hay que acelerar la modernización concesión de Ilo, porque Ilo y Matarani son puertos complementarios.

ENAPU S.A. (Empresa Nacional de Puertos)

Luis Esteves Ahumada
Especialista de organización y métodos
Oficina de Telemática y Procesos

J. P. C. **Buenas tardes estoy haciendo una investigación sobre la privatización de puertos. Respecto a su condición ¿Qué opinión tiene sobre la privatización de puertos?**

L. E. A. Es buena como para aquellos puertos que se encuentran deficientes, inoperativos, que no tienen mayor nivel de productividad.

Pero como en el caso del puerto del Callao, Paita, San Martín, Matarani, con mayor perspectiva de desarrollo por la ubicación geográfica y por la cercanía de diferente centro de desarrollo económico sería mejor una investigación más profunda

J. P. C. **¿ Ud. Cree que haya alguna influencia por parte de los actores el comercio exterior en el tema de privatización de puertos como en la compañía de seguros, los agentes de aduana?**

L. E. A. La amenaza de nuestro puerto ha estado trabajando con un ente monopólico compartiéndose el mercado con los entidades que están dentro del puerto (aduanas, Indecopi), entidades que participan en el proceso y esto hace de alguna manera que la gran responsabilidad de que los costos de las transacciones en el puerto sean mayores son responsabilidad de estos entes que de alguna manera hacen lo mismo que el puerto y por el lado económico ven mucho mas eficiente una privatización

J. P. C. **¿Por qué el tema de privatización de puertos se trata con temor en la ciudadanía y algunos grupos prefieren ni tocar el tema?**

L. E. A. El temor a privatizar no es tanto por el hecho de que la empresa sea privada o no sino es más que todo por el interés que tiene estos sectores privados y se rumorea que hay intereses de otros países que quieren tomar ciertos puertos para controlarlos y ese es el riesgo.

También es de conocimiento que hay grupos económicos de interés, que quieren apoderarse y que están asociados a capitales chilenos, entonces por ese lado la gente tiene temor por la seguridad nacional.

J. P. C. **¿Cuáles vendrían a ser las ventajas y desventajas que nos traería la privatización de puertos en nuestro país?**

L. E. A. **VENTAJAS:**

Flujo de capitales

Mayor inversión

Nuevos conocimientos

Gente capacitada

DESVENTAJAS:

Pérdida de trabajo de mucha gente que es lo principal.

La empresa nueva con nueva tecnología cuya operatividad va a ser superior, lo que queda es modernizarnos competir y ser cada vez más eficientes ese es el reto.

La competencia es buena pero hay que medir eso en igualdad de condiciones.

Por otro lado, el proceso de inversiones en el sector estatal es muy lento porque se tiene que ir a una licitación pública nacional y esto demora, sin embargo, en una empresa privada, sacan la convocatoria se presentan postores, adjudican al que mejor les conviene y al día siguiente empiezan a trabajar en caso del sector

público no puede ser así, tiene que comprenderse todo el proceso dentro del marco legal de puertos.

J. P. C. ¿Cómo influye el tema de privatización de puertos en los diferentes terminales?

L. E. A. Va a ser más competitivo, la amenaza va a ser que si se privatiza no va a tener las trabas que te da la misma legislación portuaria y que está sujeto a las normas estatales, por ejemplo si quieres hacer una compra el proceso es muy lento y si eres una empresa privada puedes negociar tarifas, precios con sus proveedores, consumidores, puede concertar, sin embargo en la actualidad del puerto no puedes bajar un céntimo porque si lo haces estas malversando los fondos, y estamos en esa balanza ya que pertenece al sector publico.

J. P. C. El puerto de Matarani está privatizado ¿cuál es su condición actualmente?

L. E. A. Es el primer puerto privatizado, y la empresa se ha desarrollado sobre una empresa y existente han hecho solamente mejorar y perfeccionar algunos sistemas de trabajo pero referente a las cosas que se habían acordado muchas cosas no se han hecho aun, respecto al aspecto laboral, Por otro lado han desaparecido los operadores pequeños, ya no existe competencia dentro del puerto.

J. P. C. ¿Qué opina Ud. Sobre la privatización del muelle sur del puerto del Callao?

L. E. A. En este caso, en el contrato dice que las condiciones se da para ganar áreas hacia el mar En este caso lo que se ha hecho es quitarle terrenos a ENAPU para dárselos al operador privado, tampoco se esta cumpliendo lo que dice el contrato en el marco que ellos establecen y también hay algunos aspectos que habrían que investigarse.

J. P. C. **¿Qué opina de los gremios que existen y que están en contra de la privatización del muelle sur del puerto del callao?**

L. E. A. Generar más fuentes de trabajo, esa es la promesa, pero que tipo de empleo mejora la calidad de vida del trabajador

En realidad estos son grupos de interés que están defendiendo fundamentalmente sus derechos laborales quienes han empezado su lucha son los sindicatos y la federación de trabajadores portuarios a nivel de nacional, que defienden su estabilidad laboral y otros la económica en asociación

J. P. C. **¿Usted cree que se modifiquen en algo los costos actuales frente a la privatización?**

L. E. A. Hay algunos aspectos que hay que tener en cuenta, el puerto del Callao es un puerto altamente rentable y se comenta que las tarifas son caras, pero en comparación de otros países en realidad no lo son. Los que encarecen los servicios son los operadores logísticos que operan dentro del puerto y dan servicios similares a los que dan los puertos. De hecho en el puerto hay empresas que están compitiendo con el mismo puerto.

Según estudios de la universidad del pacifico, el puerto del callao participa de este costo entre el 5% o 6% del total del costo el resto está asumido por toda esta cadena logística que se encuentra en este proceso, tanto en importación, exportación y almacenamiento. Si el terminal portuario del callao se modernizaría con la privatización; su nivel de eficiencia aumentaría y los costos también disminuirían.

Nuestro puerto en este momento tiene tecnología obsoleta y deficiente y si esto se moderniza con pórticos, acarreadores más veloces, tecnología de punta, esto tiende a ser mejor.

LOGISTIC PARTNERS S.A.C.

Henry Arce Sáenz
Sectorista Gestión Aduanera

- J. P. C.** **¿Cuál es su posición con respecto a la privatización de puertos?**
- H. A. S.** Positiva. Va generar una desconcentración portuaria dentro de la Zona de Enapu y de los actuales Terminales de almacenamiento. Creo que el término es Concesionar.
- J. P. C.** **¿Quiénes se beneficiarían y quienes se perjudicarían con la privatización?**
- H. A. S.** El beneficio sería muy importante. Los exportadores y los importadores por el tema de los costos. Perjuicio creo para aquellos que no están preparados para la modernidad.
- J. P. C.** **¿Si se entregara en concesión el puerto del Callao a una empresa privada, cuáles serían sus efectos sobre la economía del país?**
- H. A. S.** Positivos. La empresa busca maximizar sus beneficios. Crearía inversiones para el ingreso de mayor calado.
- J. P. C.** **¿Conviene o no privatizar para el país?**
- H. A. S.** No se trata de privatizar por privatizar. Creo que hay que buscar proyectos donde la empresa privada puede intervenir, esa es la labor del estado.

J. P. C. **¿Cuál es el beneficio que se obtendrá con la privatización del muelle sur?**

H. A. S. El ingreso de naves de mayor calado y menos costosos para las navieras debería tener un efecto positivo en los fletes.

J. P. C. **¿En que afecta la privatización al servicio público ofrecido por el puerto?**

H. A. S. Creo que va a crear las condiciones para que sea competitivo. Puede ser un Terminal de carga suelta y especializada, el muelle sur solo podrá mover contenedores.

J. P. C. **¿En cuánto tiempo se plantea tener un puerto de alto nivel?**

H. A. S. Lo que aspiramos ahora es contar con llegadas de naves de tercera generación, luego se verá..el flujo de carga, esto lo determinará.

TRANSATLANTIC AJUSTADORES DE SEGUROS S.R.Ltda.

Manuel del Águila Pineda
Gerente

J. P. C. La empresa TRANSATLANTIC Ajustadores de Seguros, viene prestando sus servicios desde 1996. El gerente tiene 25 años de experiencia contribuyendo íntegramente al servicio de los seguros marítimos, y actualmente ejerce como gerente de la misma.

¿La entrega en concesión del Puerto del Callao a una empresa privada generaría resultados positivos para la economía del país? Cuáles serían esos resultados?

M. A. P. Si. Los resultados positivos serían: Un mayor tráfico internacional de mercancías, la reducción de tarifas debido a que los servicios que impone la administración del Estado son muy elevados.
El incremento de la actividad portuaria de igual manera el incremento de la recaudación tributaria, como consecuencias del mejoramiento de la infraestructura portuaria.

J. P. C. **¿Cuáles serían las ventajas con la Privatización del Puerto del Callao?**

M. A. P.

- La reducción de las tarifas por el uso de las instalaciones y demás servicios que presta la administración del Estado,
- El mejoramiento de la infraestructura portuaria de manera que nuestro Terminal Portuario se pondría a la par con otros Puertos del mundo como los Puertos de Europa que son altamente mecanizados y traerían mayor tráfico de mercancías;
- Un Terminal portuario que garantice la seguridad de las mercancías, debido a los eventuales robos dentro del mismo;

- El incremento de las actividades portuarias debido a que el Puerto del Callao está situado en una zona estratégica, y por consecuente
- El incremento de la recaudación tributaria

J. P. C. **¿Cuáles serían las desventajas con la privatización del puerto del Callao?**

M. A. P. Dependiendo que se diera en concesión el Puerto del Callao a una empresa privada de origen Chileno, definitivamente causaría una desventaja, debido a que se tendría un porcentaje de chilenos instalados en la zona privatizada y éstos pueden estar informados al detalle de los movimientos que realiza la armada Peruana y posiblemente formulen estrategias en caso de guerra.
Por otro lado, probablemente, una menor mano de obra por el uso de la tecnología de Punta.

J. P. C. **¿Quiénes se beneficiarían con la privatización del puerto del Callao?**

M. A. P. Serían los exportadores e importadores ya que con una tecnología de punta y la seguridad que garantiza la infraestructura, el tiempo para las modalidades de operación para exportación e importación serían cortos en relación a los días que tarda actualmente con la administración del Estado; es decir que si actualmente bajo la administración del Estado, una descarga se demora un promedio de 2 días, con un puerto altamente mecanizado probablemente ese mismo proceso de descarga se demoraría a lo mucho un día; y por supuesto se beneficiaría el Gobierno Regional del Callao y el Estado Peruano con el contrato.

J. P. C. **¿Quiénes se perjudicarían con la privatización. del puerto del Callao?**

M. A. P. Entre quienes se perjudicarían con la Privatización del Puerto del Callao, la masa laboral, lo cual la misma tendría que ser trasladada a

otros sectores y/o a la prestación de servicios conexos al Terminal Portuario del Callao.

Recuerdo que en el año 1983 ENAPU contaba con una excesiva cantidad de personal en los puertos, laboraban cerca de 5 000 trabajadores repartidos entre las diferentes modalidades de operación y los servicios marítimos portuarios y, aquellas personas generaban ineficiencia en la prestación de los servicios y eran además altamente remuneradas, sin embargo la masa laboral fue reduciéndose aproximadamente en un 70% debido a un inicio en el proceso de concesión del Puerto, es por eso la zona perjudicada con una Privatización.

J. P. C. **¿Conviene privatizar o no?**

M. A. P. Si conviene privatizar, para agilizar la modernización del Terminal Portuario del Callao con la consecuente mejora de servicios y recaudación.

J. P. C. **¿Cuál es su posición con respecto a la privatización de puertos?**

M. A. P. Positiva, por la Privatización de Puertos.

J. P. C. **Se sabe que la Asociación Peruana de Operadores Portuarios propuso a ENAPU a través de una carta, una asociación público privada para el manejo del Muelle Cinco, que además el más importante del país. ¿Cómo contribuiría la Privatización del muelle sur al desarrollo del puerto?**

M. A. P. Se necesita incrementar el manejo de contenedores, lo cual indudablemente incrementa el manejo de la carga, con la consecuente mejora en la recaudación e imagen eficiente en el manejo de la carga.

J. P. C. **¿Cuáles son las desventajas de privatizar esta sección del puerto?**

M. A. P. No visualizo una desventaja significativa con respecto a la privatización de esta sección del puerto.

J. P. C. **¿Qué consecuencias traerá en el tránsito diario de bienes?**

M. A. P. El incremento de la Actividad Comercial.

INFOCAP

Eloy Gutiérrez Acero
Director

J. P. C. **¿ Es conveniente o inconveniente que se privaticen los puertos?**

E. G. A. No se sabe, porque hasta el momento, las Empresas a quienes se han otorgado las concesiones (D.P. World - Callao y T.P.E - PAITA), no cumplen con ejecutar las mejoras ó cambios que prometieron realizar en cuanto a la infraestructura, Equipos y Servicios. Tampoco se conoce el manejo de sus tarifas, si suben disminuirá el comercio pero si bajan lo favorecerían.

Si lo vemos desde el punto de vista de los nuevos empresarios les conviene, es un negocio redondo ya que en un puerto se cobra por todo uso de muelles, contenedores, grúas, etc.

Si lo vemos desde el punto de vista del trabajador no es conveniente ya que éste no esta preparado para el cambio y también porque la empresa trae consigo sus trabajadores.

J. P. C. **¿Quién ganó y quien perdió con la venta de Matarani al grupo Romero?**

E. G. A. Cómo en todo negocio siempre habrá alguien que gane o pierda en este caso pierden los trabajadores antiguos porque son despedidos y desde luego ganan los nuevos empleados.

Gana la empresa "Santa Sofía de Puertos S.A." por los diversos ingresos que va obtener y pierde ENAPU porque es una empresa rentable. El 85% de los ingresos es por uso de muelles y el 15% por uso de contenedores

SINDICATO DE TRABAJADORES DE ENAPU

Isidro Huamanchumo Ramírez
Secretario general

J. P. C. ¿Es conveniente o inconveniente que se privaticen los puertos?

I. H. R. No es conveniente porque son puertos estratégicos de la soberanía Nacional, son resguardo y defensa del país. Los Puertos del Perú son eficientes.

La gestión Corporativa 2004 de ENAPU arrojó resultados económicos positivos para nuestro país, con utilidades operativas del orden de los S/. 62'949,330.00 millones de nuevos soles, (antes de impuestos y sin participaciones), que vía Tesoro Público, ENAPU aporta al Presupuesto del Estado, para sectores prioritarios como salud y educación.

Así lo demuestra, el cumplimiento del 91.53% respecto al 100% de las metas establecidas por FONAFE para ENAPU en el 2004; la amplia capacidad de ventas, el alto nivel obtenido en temas de calidad y seguridad, así como el invaluable patrimonio capaz de respaldar cualquier sistema de endeudamiento e inversiones.

Se ha afianzado al TIP Callao como el primer puerto en transferencia de carga de comercio internacional y trasbordo de la costa del Pacífico Sur, pese a la existencia de factores de competencia desleal, como propaganda gratuita realizada en el Perú a puertos chilenos como San Antonio y Valparaíso.

Para afianzar la movilización de ENAPU S.A. respecto a la ubicación como empresa en la movilización de contenedores y medios en TEUs, describimos lo siguiente.

- El octavo lugar con 627,902 TEUs en el 2004, según CRECER, financiado por USAID.

- El quinto lugar con 727,840 TEUs en el 2004 según el Perfil Marítimo del CEPAL.

Los resultados de gestión en el 2004 han sido positivos para ENAPU S.A. en la mayoría de sus Terminales Portuarios. Así lo demuestran, entre otros indicadores, los siguientes incrementos al año anterior.

- Movilización de carga total : 4.9%
- Movilización de contenedores: : 15.7%
- Traslado : 35.8%
- Ingresos económicos : 9.0%

Asimismo, se registró una notable disminución del índice de siniestralidad, gracias a la implementación de nuevos sistemas, en cumplimiento del Código de Seguridad PBIP.

J. P. C. ¿Quién ganó y quién perdió con la venta de Matarani al grupo Romero?

I. H. R. Perdió el Perú porque ENAPU ya había invertido dinero más de cinco millones de dólares en mejorar Matarani. Y después fue prácticamente regalado a los chilenos.

J. P. C. ¿Qué facilidades brindan los puertos en el desarrollo del Comercio Internacional?

I. H. R. Tiene una ubicación estratégica, geográfica, geopolítica. Las naves prefieren utilizar nuestros puertos (principalmente el Callao), para elaborar sus nuevos planos de estiba y de desestiba, lo que implica poner en la loza del muelle todos o casi todos sus contenedores para ordenar su carga y descarga. Asimismo, se otorgan las siguientes facilidades:
La movilización a muro, que consiste en poner en el muelle transitoriamente algunos contenedores.

El tinglado, por el cual se transfieren directamente los contenedores de trasbordo de una nave a otra, sin que tengan que pasar por el almacén.

Arrumaje(Preestakin), operación por el cual con la antelación necesaria se ponen los contenedores en el muelle, para facilitar y acelerar el embarque de contenedores.

Otras Facilidades, se otorgan por cuestiones excepcionales y generalmente se presentan como emergencias, tomando esta decisión quien está a cargo de las operaciones (falta documentación, envío de contenedores por adelantado.).

J. P. C. **Con la privatización, respecto a los servicios portuarios ¿Se incrementan las tarifas portuarias o se abaratan? ¿La calidad de los servicios mejora o empeora? ¿Va a ver inversión en infraestructura o se paraliza?**

I. H. R. Las tarifas subirían tenemos que tener en cuenta que ellos vienen a ganar y recuperar su inversión y para ello realizan estudios de mercado, si conviene o no. Actualmente ENAPU tiene las tarifas más baratas.

La calidad de los servicios será mejor pero un precio alto.

Desde luego que ¡tiene que haber inversión!

J. P. C. **¿El dinero que se recauda con la venta de los puertos, ¿Se invierte en obras o se malgasta?**

I. H. R. Es el estado quien debe responder ¡Donde esta este dinero! ¡Qué fue lo que se hizo con la venta de Petroperu y otras empresas que han sido privatizadas! ¡En que se invirtió ese dinero! y creo que no se invirtió en nada.

- J. P. C.** **¿Qué organismo estatal se encarga de evaluar si la privatización es buena o mala y en base a qué criterios?**
- I. H. R.** Ningún organismo evalúa a una empresa privada, los organismos actúan sobre empresas del estado. En todo caso solo existen observadores.
- J. P. C.** **¿Los que compraron el Puerto de Matarani hicieron promesas de realizar mejoras? ¿Quién controla si éstas cumplen o no? Si no se cumplen ¿Cuáles son las medidas que han tomado y ante quienes han acudido?**
- I. H. R.** Hicieron una que otra mejora, compraron una grúa pórtico que es de segunda pero, cerraron muchas de agencias de aduanas. ellos crearon un monopolio y ahora son los que explotan todo.
Nadie regula los privados, OSITRAN regula a ENAPU y encima favorece al privado OSITRAN con sus afirmaciones en los medios de comunicación, pretende hacer creer a los exportadores que los US\$ 600.00 dólares que pagan por contenedor, son ocasionados por los servicios que brinda ENAPU, lo cual no se ajusta a la realidad, más bien, induce a la percepción errónea de los costos en ENAPU S.A.
OSITRAN incrementa las tarifas en el TP de Ilo, lo cual generaría una amenaza de desvío de la carga potencial de Bolivia y Brasil hacia los puertos extranjero de Arica e Iquique, que para suerte del Perú, Arica se encuentra concesionado a un consorcio con participación de Tisur (Grupo Romero), que para interés del Grupo Romero completa su penetración y posicionamiento, perjudicando a los usuarios finales e intereses nacionales.
- J. P. C.** **¿Cuál es su opinión referente a la calidad de servicios y tarifas en comparación con otros puertos del mundo y países vecinos como Chile y Ecuador? ¿Son más eficientes, menos o igual? ¿Cobran más, menos o igual?**
- I. H. R.** Comparándolo con puertos del mundo son más modernos por que son países desarrollados con tecnología y maquinaria de punta y por

ello sus tarifas son más caras. A continuación se agrega pronunciamiento del Sindicato:

RAZONES POR LAS QUE NOS OPONEMOS A LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE PAITA

1. **Por Inconstitucional:** el Art. 61º de la Constitución: “**Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios**”, el mismo artículo obliga al estado a “**facilitar y vigilar la libre competencia**”.
2. **Por lesivo a Paíta: Pues no recibirá un solo Nuevo Sol** por la concesión al monopolio privado de su puerto, **quienes se llevaran el 98% de sus utilidades y la A.P.N. el 2 %**.
3. **Por que el Postor no es apto:** Las bases exigían movilizar 1'200,000 TEUs y el “supuesto ganador”: Consorcio Terminales Portuario Euroandinos (Tertir – Cosmos), moviliza 900,000 TEUs.
4. **Por que, irregularmente se cambió el carácter competitivo del Concurso, pues debían haber dos ofertas,** y se hizo con una sola oferta para que el proceso sea viable.
5. **COSMOS tiene una deuda con ENAPU** y como no la pagaba, ENAPU lo demando judicialmente, lo que le impide participar por ser deudor.
6. **Ilegal e Irresponsablemente no se ha calificado y evaluado** integralmente la oferta Técnica - Económica de los postores, esta ilegal sustitución del procedimiento de calificación lo hace nulo.
7. **Nulo por Garantías Mínimas** transformada ilegalmente en Subsidios al valor total (costo operación y utilidad) del Concesionario, establecidas en montos de ingresos presupuestales comprometiendo ilegalmente recursos públicos.
8. **Nulo por establecer ilegalmente precios de monopolio no regulados** a los Servicios Especiales, que afecta a los principales usuarios, lo que se encubre tras una tarifa ofertada que esconde los ingresos reales.
9. **Nulo porque no se garantiza las Inversiones Adicionales por el Concesionario** se deja al libre albedrío del CONCESIONARIO la ejecución de las obras, pudiendo hacerla en los 3 ó 4 años finales de la concesión.
10. **Se le asegura al concesionario el IMAG** que es el Ingreso Anual Mínimo Asegurado, si no tiene ese monto de utilidades, la pagan todos los peruanos y es imposible que se cumpla.
11. **Es nulo por que se hace pasar como nueva la infraestructura del puerto, la cual tiene más de 40 años.** El propósito de esta irregularidad transformación es que el concesionario se integre verticalmente. Es decir que se crea el monopolio.
12. **Es nulo por que el pueblo Paiteño lo ha rechazado en una Encuesta Ciudadana:** 93% se opone a la concesión, solo un 6% la aprueba.

13. **En un Paro Total y una Histórica Marcha se ha repudiado la entrega del Puerto de Paita en concesión,** pues es un puerto que ha arrojado utilidades 05 (cinco) años y puede financiar con sus utilidades su modernización. Si se le deja reinvertir sus utilidades.
14. **No es verdad que se necesite tanto dinero como se dice:** Lo que el Puerto de Paita necesita por ahora solamente son S/. 5'700,000 Nuevos Soles y se moderniza para los próximos 6 años.
15. **No es verdad que se necesite construir el otro muelle ahora, esto es totalmente falso:** Con alargar 300 metros el muelle actual y darle una profundidad de 13 (trece) metros basta y sobra.
16. **Nada obliga al futuro concesionario a invertir, este es un cuento, una mentira, en el anexo IX, parte 2 se indica que se hará de acuerdo a las circunstancias.**
17. **No se puede desechar la propuesta de municipalidad provincial de Paita,** quien puede vender un terreno y obtener \$15'000,000 de dólares americanos puede "apalancar" (préstamo) de 75 millones y modernizarlo.

PROINVERSIÓN DA ILEGALES GRANJERIAS DE US\$ 600,000 POR "HONORARIOS DE ÉXITO" EN LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS PUBLICOS DE ENAPU.

En forma ilegal, PROINVERSIÓN a los que elaboran los estudios de Consultoría, de pre factibilidad para la concesión de los Puertos Público, se compromete a abonarles adicionalmente lo que se denomina un "horario de éxito", los que suman en total US\$ 600,000.

Este concepto es ilegal, pues los estudios de consultoría no tienen funciones de promoción de la inversión u otras asimilares cuando se contrata servicios de promoción y de banca de inversión u otras asimilares cuando se contrata servicios de promoción y de banca de inversión u otras similares cuando se contrata servicios de promoción y de banca de inversión.

Han empezado esta ilegalidad, otorgando US\$ 100,000 por el proceso de privatización del Puerto Publico de ENAPU en Païta.

PUERTOS PUBLICOS DE ENAPU	MONTO ESTUDIO (FLUCTUAN ENTRE 500,00 1,500,000 SEGÚN CADA ESTUDIO NO SE ACCEDE A LAS CUFRAS EN FORMA TRANSPARENTE)	ILEGALES "HONORARIOS DE ÉXITO" (SEÑALADOS EN LAS BASES)
PAITA		US\$ 150,000
SALAVERRY		US\$ 100,000
CHIMBOTE		US\$ 50,000
YURIMAGUAS		US\$ 100,000
PISCO		US\$ 100,000
ILO		US\$ 100,000

JEFE DE DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA ACUATICA

Capitán: Ricardo Rebisso Oblitas.

1. ¿CUAL ES LA IMPORTANCIA QUE TIENEN LOS PUERTOS PARA EL DESARROLLO ECONOMICO DEL PAIS?

Los puertos son la suma importancia para el país, es de exclusivo carácter comercial, si analizamos el mercado mundial la estructura es la siguiente:

- 90 % Marítimo (transacciones comerciales)
- 5 % Aérea (transacciones comerciales)
- 5 % Terrestre (transacciones comerciales)

2. ¿CUÁL ES SU OPINIÓN SOBRE LA PRIVATIZACIÓN EN LOS PUERTOS?

Particularmente considero que las ventajas que ofrecen se centran en solo en algunas cosas, "mejora de la infraestructura" y en un mejor servicio, pero, también aspectos negativos como hacer del servicio mas caro, mayores pagos por las tarifas, es lo que ofrece la privatización; en la población de los departamentos hay un efecto positivo porque cuentan con mejores infraestructura para sus procesos de importación e exportación.

3. ¿CUÁL ES LA OPINIÓN QUE LE MERECE LA PRIVATIZACIÓN DE MATARANI?

Definitivamente considero que se ha negociado mal, no estoy de acuerdo, porque no se han analizado, los beneficios que se obtienen con la privatización, hay un desequilibrio de las ventajas que se pueden obtener, inclinándose más a los intereses políticos.

4. ¿QUÉ ESTRATEGIA HUBIERA SUGERIDO USTED, PARA EL DESARROLLO PORTUARIOS MATARANI, ANTES DE SU PRIVATIZACIÓN?

Yo opto por un reordenamiento general y el cumplimiento CABAL de las operaciones comerciales, y con eso me refiero al compromiso personal de cada integrante del puerto, se requería la ayuda del gobierno económicamente, por que el puerto era estratégico para los intereses nacionales, pero en FOIN la privatización se dio y las cosas ya están hechas.

**JEFE DEL AREA DE TELEMATICA DE ENAPU.
ING. Jorge Luís Vizcarra.**

1. ¿QUÉ OPINION TIENE SOBRE LA PRIVATIZACIÓN DE MATARANI?

Particularmente considero que no fue beneficioso, 8 meses antes de ser privatizada matarani, tenía un costo de mantenimiento de 15 millones de dólares, imagínense que compraron por 9 millones, recupero su plata menos de un año, fue súper beneficioso para tisuur (empresa adquiriente de la privatización), hicieron el negocio de su vida.

2. ¿QUÉ VENTAJAS CREE USTED QUE SE HAN OBTENIDO CON LA PRIVATIZACIÓN?

La modernización en la infraestructura, es lo único que se puede rescatar, aunque esta es una apreciación relativamente cierta, porque las grúas que posee son graneleras, es decir ni siquiera cuentan con grúas pórticos que tiene acceso a (25 a 30 contenedores x hora). Eso quiere decir que no cuentan con alta tecnología como dicen.

3. ¿CUÁL ES LA PRINCIPAL DESVENTAJA?

Las grandes tarifas a los usuarios, eso impide que las transacciones comerciales de exportación perciban menos ingresos y que el producto final llegue caro a los consumidores.

4. ¿POR QUÉ LA IMAGEN DE ENAPU ESTA DESPRESTIGIADA ANTE LOS USUARIOS?

Ese es un concepto incierto que tienen los clientes, la realidad es otra, la excesiva burocracia que tiene aduanas, ha logrado que nuestra imagen se debilite; ENAPU solo se encarga de recibir la embarcación y necesitamos los expedientes de aprobación de aduanas para complementar la tramitación de ingreso, es aquí donde se produce la demora, se pierde tiempo en excesivas colas, en ida y venida de los agentes de aduanas para tramitar un solo documento la respuesta que se le da al usuario nunca llega, porque no hay una persona determinada para mantenerlo informado, es aquí donde la insatisfacción de los clientes salen a reducir generando una atención deficiente.

5. ¿QUÉ SE ESTA HACIENDO PARA REVERTIR ESTE CONCEPTO?

Actualmente, el departamento de sistemas ha elaborado proyectos, que se tiene como objetivo un desarrollo sistematizado, de optimización de tiempo, proyecto a nivel macro, queremos crear nuevas áreas para el mejoramiento de la calidad de servicios portuarios, el principal proyecto es COPROP.

SECTORISTA DE GESTION ADUANA DE *LogisticPartners S.A.C*

Henry Arce Sáenz

¿Cuál es su posición con respecto a la privatización de puertos?

Positiva. Va generar una desconcentración portuaria dentro de la zona de Enapu y de los actuales. Terminales de almacenamiento. Creo que el término es Concesionar.

¿Quiénes se beneficiarían y quienes se perjudicarían con la privatización?

El beneficio sería muy importante. Los exportadores y los importadores por el tema de los costos. Perjuicio creo para aquellos que no están preparados para la modernidad.

¿Si se entregara en concesión el puerto del callao a una empresa privada, cuáles serían sus efectos sobre la economía del país?

Positivos. La empresa busca maximizar sus beneficios. Crearía inversiones para el ingreso de mayor calado.

¿Conviene o no privatizar para el país?

No se trata de privatizar por privatizar. Creo que hay que buscar proyectos donde la empresa privada puede intervenir, esa es la labor del estado.

¿Cuál es el beneficio que se obtendrá con la privatización del muelle sur?

El ingreso de naves de mayor calado y menos costoso para las navieras debería tener un efecto positivo en los fletes.

¿En que afecta la privatización al servicio público ofrecido por el puerto?

Creo que va a crear las condiciones para que sea competitivo. Puede ser un Terminal de carga suelta y especializada, el muelle sur solo podrá mover contenedores.

¿En cuánto tiempo se plantea tener un puerto de alto nivel?

Lo que aspiramos ahora es contar con llegadas de naves de tercera generación, luego se verá...el flujo de carga, esto lo determinará.

GERENTE DE LA EMPRESA TRANSATLANTIC AJUSTADORES DE SEGUROS S.R.Ltda.

Manuel Del Águila Pinedo

¿La entrega en concesión del Puerto del Callao a una empresa privada generaría resultados positivos para la economía del país? ¿Cuáles serían esos resultados?

Si. Los resultados positivos serían: Un mayor tráfico internacional de mercancías, la reducción de tarifas debido a que los servicios que impone la administración del Estado son muy elevados.

El incremento de la actividad portuaria de igual manera el incremento de la recaudación tributaria, como consecuencias del mejoramiento de la infraestructura portuaria.

¿Cuáles serían las ventajas con la Privatización del Puerto del Callao?

- La reducción de las tarifas por el uso de las instalaciones y demás servicios que presta la administración del Estado.
- El mejoramiento de la infraestructura portuaria de manera que nuestro Terminal Portuario se pondría a la par con otros. Puertos del mundo como los Puertos de Europa que son altamente mecanizados y traerían mayor tráfico de mercancías;
- Un Terminal Portuario que garantice la seguridad de las mercancías, debido a los eventuales robos dentro del mismo;
- El incremento de las actividades portuarias debido a que el Puerto del Callao está situado en una zona estratégica, y por consecuente
- El incremento de la recaudación tributaria.

¿Cuáles serían las desventajas con la Privatización del Puerto del Callao?

Dependiendo que se diera en concesión el Puerto del Callao a una empresa privada de origen Chileno, definitivamente causaría una desventaja, debido a que tendría un porcentaje de Chilenos instalados en la zona privatizada y éstos pueden estar informados al detalle de los movimientos que realiza la armada Peruana y posiblemente formulen estrategias en caso de guerra.

Por otro lado, probablemente, una menor mano de obra por el uso de la tecnología de Punta.

¿Quiénes se beneficiarían con la Privatización de Puerto del Callao?

Serían los exportadores e importadores ya que con una tecnología de punta y la seguridad que garantiza la infraestructura, el tiempo para las modalidades de operación para exportación e importación serían cortos en relación a los días que tarda actualmente con la administración del Estado; es decir que si actualmente bajo la administración del Estado, una descarga se demora un promedio de 2

días, con un Puerto altamente mecanizado probablemente ese mismo proceso de descarga se demoraría a lo mucho un día; y por supuesto se beneficiaría el Gobierno Regional del Callao y el Estado Peruano con el contrato.

¿Quiénes se perjudicarían con la Privatización del Puerto del Callao?

Entre quienes se perjudicarían con la Privatización del Puerto del Callao, la masa laboral, lo cual las mismas tendrían que ser trasladadas a otros sectores y/o a la prestación de servicios conexos al Terminal Portuario del Callao.

Recuerdo que en el año 1983 ENAPU contaba con una excesiva cantidad de personal en los puertos, laboraban cerca de 5000 trabajadores repartidos entre las diferentes modalidades de operación y los servicios marítimos portuarios y, aquellas personas generaban ineficiencia en la prestación de los servicios y eran además altamente remuneradas, sin embargo la masa laboral fue reduciéndose aproximadamente en un 70% debido a un inicio en el proceso de concesión del Puerto, es por eso la zona perjudicada con una Privatización.

¿Conviene privatizar o no?

Si conviene privatizar, para agilizar la modernización del Terminal Portuario del Callao con la consecuente mejora de servicios y recaudación.

¿Cuál es su posición con respecto a la privatización de puertos?

Positiva, por la Privatización de Puertos.

Se sabe que la Asociación Peruana de Operadores Portuarios propuso a ENAPU a través de una carta, una asociación público privada para el manejo del Muelle Cinco, que además el más importante del país. ¿Cómo contribuiría la Privatización del muelle sur al desarrollo del puerto?

Se necesita incrementar el manejo de contenedores, lo cual indudablemente incrementa el manejo de la carga, con la consecuente mejora en la recaudación e imagen eficiente en el manejo de la carga.

¿Cuáles son las desventajas de privatizar esta sección del puerto?

No visualizo una desventaja significativa con respecto a la privatización de esta sección del puerto.

¿Qué consecuencias traerá en el tránsito diario de bienes?

El incremento de la Actividad Comercial.

**Jefe de Importaciones Marítimas de Panalpina
RENZO MENDIOLA**

1. ¿Cuál crees que es el motivo de la privatización de puertos?

Todo esto empieza con el PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO, el gobierno convocó a todos los gerentes y mandos medios de todos los puertos bajo la jurisdicción de ENAPU (EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS) para que sentaran las bases del como deberían funcionar los puertos de Perú dentro de 20 años. De esta convención nace la iniciativa de crear la APN (AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL) se comprometió a reunir a todos los agentes que participan en el comercio exterior, Exportadores, gremios, líneas navieras, agentes portuarios, agentes marítimos. El motivo principal fue que en los últimos años el puerto del Callao perdió su participación en las cargas 0.19% en el 1980 hasta 0.11% en 1999 y por esto se dieron cuenta que sin infraestructura no hay progreso.

2. ¿A tú parecer la privatización de puertos es beneficiosa o no?

Claro que si es beneficiosa, la historia nos dice que cualquier monopolio solo genera costos altos para los usuarios y mala atención pues no se cuenta con otra opción.

3. ¿Cuáles son los pro y los contra de la privatización?

Los pro son costos más bajos, mejor servicio, continua inversión en infraestructura, crea y renueva puestos de trabajos.

Los contra son que de no trabajar en forma profesional y sin corrupción en el aparato estatal las privatizaciones no tendrían la gran dimensión que deberían, eso si por supuesto siempre debemos tener un organismo autónomo que facilite la inversión y resguarde los intereses de los exportadores.

Adicionalmente a esto identificaron sobrecostos, que serían consecuencia de las fuertes ineficiencias con las que opera el puerto del Callao. Se definió sobrecostos como todos aquellos costos susceptibles de ser reducidos con medidas de inversión, eficiencia y gestión. Son costos evitables, proponiéndose su eliminación gradual en un plazo determinado, debiéndose hacer un seguimiento y control efectivo.

Estos son:

- Espera en rada: un día de espera para lograr atracar, que debería ser cero en un puerto eficiente. Medido al costo diario de alquiler del buque, el sobrecosto por nave que arriba al Callao asciende a US\$ 26.6 mil y el total anual a US\$ 27 millones.
- Bajo ritmo de descarga: 21.5 horas demora la descarga y carga de un buque en el Callao, debido a la baja productividad por el hecho de no existir grúas pórtico. El ritmo de movimientos en el Callao es 15.6 contenedores/hora, mientras

que éste debería ser 60 para estar a niveles regionales. Esto equivale a un sobre costo por nave de US\$ 17.6 mil y a un sobre costo total anual de US\$ 18 millones.

- **Sobre costos de inventario:** calcula el costo de oportunidad que asume el usuario por no disponer de su mercadería rápidamente. De los 8.7 días que demora la mercadería hasta arribar al usuario final en una importación por el Callao, sólo 3 pueden justificarse. La diferencia (5.7 días) corresponden a sobre costos. Se estima que el impacto de las demoras en puertos en el costo de oportunidad de los usuarios asciende, diariamente, a alrededor de 0.8% del costo de la mismas. Mientras que en el caso de las exportaciones, la demora es de 6 horas y debería ser de sólo 30 minutos. Por tanto, el sobre costo total anual, por inventarios, es de US\$ 147 millones.

- **Sobre costo estructural:** generado por la operación en puerto toolport con almacenes satélites. Este modelo de operaciones implica realizar múltiples movimientos entre el terminal y los almacenes extra-portuarios, tanto de personal como de equipos. En el Callao, el costo de movilización de un contenedor promedio asciende a US\$152, mientras que costo aceptable es de US\$120.

- **Sobre costo ENAPU:** Por efecto de las pensiones, subsidios cruzados del Callao a puertos menores y el sobredimensionamiento de la planilla de ENAPU, los cobros del Callao superan la media regional. Se asume que éstos podrían reducirse al 50 %, con lo cual el sobre costo estaría en el orden de los US\$13 millones.

Estos costos finalmente se traducen en un fuerte impacto en la competitividad, perjudicando en última instancia al consumidor y a los trabajadores. Por el lado de las importaciones, los consumidores terminan pagando un mayor precio; por el lado de las exportaciones, las empresas reducen sus costos al máximo, principalmente los de mano de obra, viéndose afectados los trabajadores.

4. ¿Piensas que se está manejando de forma correcta; de no ser así como debería manejar?

Creo que como en toda gestión siempre existen quienes piensen que se puede manejar mejor pero en mi opinión esta gestión fue correcta y abarco el 85% de las cosas que tenían prioridad, el plan nacional no es perfecto pero por lo menos tenemos uno ya que demoro demasiado en ponerse de acuerdo.

5. ¿La privatización genera reducción en el personal, que opinas sobre ello y como se podría mejorar?

El Gobierno es el indicado para manejar este tema, ya que este es un problema permanente, si se intenta modernizar un proceso u operación se tiene que reducir personal; en el tema del muelle SUR, se crear un muelle, y por ello se necesitaría mayor personal se va a necesitar mas gente en realidad, la culminación de este proceso es un gran avance, esto permite dar un paso decisivo hacia la modernización de nuestra infraestructura portuaria, aunque ello conlleva a disminución de personal. El problema se suscitara si se privatiza ENAPU porque hay personal del estado. En Matarani lo que paso es que se concesionó con todo el personal y tuvo que sacarlo porque se necesitaba gente mas eficiente, máquinas mas modernas.

6. ¿Ha afectado de alguna manera la privatización a la empresa para la cual trabajas?

Hasta el momento no, cuando el muelle sur comience con sus operaciones debe afectar por los bajos costos y gran infraestructura la forma de trabajar de todos los actores del comercio exterior tanto las importaciones y las exportaciones.

Según el último boletín de la APN se debería estar empezando operaciones en el 2009.

7. ¿Existe algún ente regulador de estos puertos? De ser así ¿cuáles son sus funciones?

Si la Autoridad Portuaria Nacional; y alguna de las funciones que cumple son:

- Formentar la actividad portuaria y su modernización permanente.
- Elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo auto sostenible.
- Elaborar y proponer los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo portuario.
- Aprobar y supervisar los expedientes técnicos de las obras de infraestructura portuaria y las especificaciones técnicas de las maquinarias y equipos.
- Promover el establecimiento de actividades comerciales y logísticas en los recintos portuarios.
- Promover y facilitar las concesiones al sector privado en áreas de desarrollo portuario.
- Establecer las normas para mejorar la calidad total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo; y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia.

**8. ¿Qué opinas sobre la privatización del Puerto de Matarani?
¿Podrías comentarlo?**

Ese fue un buen ejemplo de cómo no debe llevarse una privatización si bien es cierto la infraestructura creó, el servicio y los costos crecieron desproporcionalmente ya que se otorgó la buena pro con un solo postor.

CONGRESISTA LUIS ALBERTO NEGREIROS CRIADO

Inegreiros@congreso.gob.pe

Partido Aprista Peruano

1. ¿Qué alcances nos puede mencionar acerca del Sistema Portuario Nacional?

- Los encontramos en la ley n° 27943, promulgada el 28 de Febrero del 2003 que lo crea y a mi modo de ver estos guardan los valores básicos de su vigencia en cuanto a una visión de desarrollo portuario competitivo intra e interregional y su vocación de liderazgo.

2. ¿Qué opinión tiene acerca de la calidad de servicio que se brinda en el sistema Portuario Nacional?

- Puede ser mucho mejor: Ahora le permite una aceptable ubicación en la región, a pesar que recién ni un año cuenta con grúas pórtico.

3. ¿Qué opina acerca de privatizar algunos puertos nacionales?

- La privatización está descartada. La concesión por un determinado número de años es una de las opciones del sistema.

4. ¿Qué alcances nos puede mencionar acerca de la concesión de Puertos Peruanos?

- La ley abre un abanico de opciones y el quid de una buena gestión es elegir la más conveniente para abrir la participación al capital privado vinculado a la tecnología portuaria.

5. ¿Conoce acerca de la concesión que se dio en Matarani?

- Si las condiciones otorgadas al concesionario fueron muy favorables y no han incidido ni en mejores tarifas ni en un nivel sobresaliente de calidad.

6. ¿Qué ventajas y desventajas ha traído la concesión del puerto de Matarani (que cosas buenas o malas puede observar en cuanto a ese puerto)?

- El crecimiento exponencial de carga que fue una de sus justificaciones no se ha dado porque hay una trama de intereses de las empresas portuarias interregionales del sur del país.

7. ¿Cuál es el papel del congreso de la república en la concesión y privatización de los puertos?

- Tenemos un proyecto de ley nº 1648 sobre reforzamiento de las capacidades de ENAPU como una alternativa a la de la concesión.

8. ¿Cree Ud. Que fue bueno el desempeño del congreso de la república en la concesión de TISUR del puerto Matarani?

- A pesar de las discrepancias que en este se dieron no evitó la ola neoliberal.

9. ¿Cree usted que se está cumpliendo con lo acordado en la concesión del puerto Matarani?

- Las expectativas iniciales han quedado atrás. Nada espectacular en su desempeño.

10. ¿Qué opinión tiene acerca del puerto Matarani en relación con el Puerto del Callao?

- A pesar que OSITRAN le concede a Matarani mayores tarifas por los mismos servicios que al Callao. Ni en esto ni en otro aspecto es mejor. Aunque la comparación es relativa por tamaño, infraestructura, diversidad de carga, etc.

CONGRESISTA JUAN CARLOS EGUREN NEUENSCHWANDER

jceguren@congreso.gob.pe

1. ¿Qué alcances nos puede mencionar acerca del Sistema Portuario Nacional?

Si viene cierto existe la ley 27943 del SPN, la cual ha sufrido modificaciones mediante el Decreto Legislativo N° 1022 Norma que modifica dicha Ley, que fue publicado el 17 de junio de 2008, y que dentro de las modificaciones está referido al ámbito de aplicación, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (se precisa que el MTC y los gobiernos regionales son los titulares de los bienes de dominio público), tratamiento de las naves entre otros. Por lo que el SPN es la base fundamental para el crecimiento competitivo entre las regiones de acuerdo al ámbito en que se encuentre.

2. ¿Qué opinión tiene acerca de la calidad de servicio que se brinda en el sistema Portuario Nacional?

Si hablamos de calidad de servicio hablamos de crecimiento, éste crecimiento de mejorar la infraestructura portuaria de las demás regiones no se va a realizar de la noche a la mañana, por ello estimo que para un buen crecimiento de la infraestructura portuaria en todo su nivel es de 2 a 3 años.

3. ¿Qué opina acerca de privatizar algunos puertos nacionales?

Para mejorar el sistema portuario de nuestra región es no privatizar los puertos, mas si es ponerla como concesión por un determinado tiempo, evaluando las características del proceso de concesión y estimar su impacto en la Economía del país, entre otros.

4. ¿Conoce acerca de la concesión que se dio en Matarani?

Si lo conozco. La concesión de Matarani en sus años como concesión pudo en pequeña parte contribuir con máquinas que agilicen el movimiento de carga como por ejemplo la grúa móvil.

5. ¿Qué ventajas y desventajas ha traído la concesión del puerto de Matarani (que cosas buenas o malas puede observar en cuanto a ese puerto)?

Una de las ventajas que conozco es que el Puerto de Matarani tuvo un aumento de carga desde la concesión de 1999 de 350 a 450 mil toneladas métricas. Otro aspecto positivo es que el efecto total en el bienestar de la economía alcanza los US\$ 14 millones sólo entre 1999 y 2009, siendo éste el periodo de análisis del estudio. Un aspecto más que negativo, sería recomendable que incluya algún mecanismo que permita compensar adecuadamente a los trabajadores.

6. ¿Cree Ud. Que fue bueno el desempeño del congreso de la república en la concesión de TISUR del puerto Matarani?

Si queremos ser competitivos, si queremos que nuestro comercio exterior sea mejor, entonces podemos decir que la concesión es un gran paso para fortalecer nuestro país.

7. ¿Cree usted que se está cumpliendo con lo acordado en la concesión del puerto Matarani?

Si se está cumpliendo en parte. Como lo dije anteriormente, la infraestructura que se quiera realizar para mejorar el sistema portuario no se va a realizar de la noche a la mañana, solo una pequeña parte significativa de nuevas máquinas se pudo lograr hasta ahora, más adelante tendrá un nivel óptimo en cuanto a infraestructura y servicio.

CONGRESISTA FLORES TORRES, JORGE LEÓN

jflorest@congreso.gob.pe

1. ¿Qué alcance nos puede mencionar acerca del Sistema Portuario Nacional?

Tengo entendido que la Ley del Sistema Portuario nacional fue publicada el 28 de febrero del 2003, en donde esta ley ve regular las actividades y servicios de los terminales portuarios, y tiene por finalidad el Sistema Portuario Nacional promover el desarrollo y la competitividad de los puertos.

2. ¿Qué opinión tiene acerca de la calidad de servicio que se brinda en el sistema Portuario Nacional?

Para tener un buen servicio de calidad se debe de desarrollar una aplicación de procesos tecnológicos que incrementen la eficiencia operativa, con la participación de la comunidad portuaria.

3. ¿Qué opina acerca de privatizar algunos puertos nacionales?

La incorporación del sector privado a la administración, desarrollo y operación de los puertos públicos, en lo que se refiere a la privatización no sería favorable, lo más conveniente sería dar por concesión algunos años los puertos para que empresas privadas puedan hacer competentes los puertos.

4. ¿Qué alcance nos puede mencionar acerca de la concesión de Puertos Peruanos?

La concesión incluya algún mecanismo que permita compensar adecuadamente a los trabajadores. Asimismo se recomienda tener cuidado en diseñar mecanismos para generar competencia y evaluar qué tan intensa resulta ésta en realidad.

5. ¿Conoce acerca de la concesión que se dio en Matarani?

En lo que se refiere a dicha concesión, es el contrato de concesión el Puerto de Matarani entre el Estado Peruano y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR S.A.), por un periodo de 30 años, para que puedan implementar y hacerle competente al puerto, de ahí la importancia de proponer una metodología de evaluación aplicable a otros procesos de transferencia o concesión de empresas públicas al sector privado.

6. ¿Qué ventajas y desventajas nos a traído la concesión del puerto de Matarani (que cosas buenas o malas puede observar en cuanto a ese puerto?

El puerto de Matarani al dar la concesión a la empresa TISUR generaron cambios importantes: mayor eficiencia, calidad de los servicios e incrementos en las ventas y utilidades de la empresa. La clave estaría en la nueva lógica comercial implementada por el concesionario, acompañada de esfuerzos para aumentar la carga a través de otras fuentes y de las inversiones realizadas para hacer más atractivo el puerto.

7. ¿Cuál es el rol del congreso de la república en la concesión de TISUR del puerto Matarani?

Gracias a la concesión que se le dio al empresa privada TISUR, el puerto de Matarani se está modernizando y creciendo, en relación a otros puertos, puesto que se está implementando de manera eficiente en la infraestructura, como consecuencia de la concesión.

8. ¿Cree usted que se está cumpliendo con lo acordado en la concesión del puerto Matarani?

En gran parte se está cumpliendo con lo acordado, pero poco a poco se está cumpliendo con los demás puntos que acordaron en la concesión.

9. ¿Qué opinión tiene acerca del puerto Matarani en relación con el Puerto del Callao?

El Puerto de Matarani es el puerto que está avanzando en relación a otros puertos marítimos. Por lo pronto, ya le quitó una buena parte del mercado de la carga boliviana a Arica, y ya la superó en volumen total de carga manejada. Además, es el primero que tiene una enorme grúa para sus operaciones. Superando así al Puerto del Callao.

CONGRESISTA MARISOL ESPINOZA CRUZ

mespinozac@congreso.gob.pe

1. ¿ESTA USTED DE ACUERDO CON QUE SE CONCESIONEN LOS PUERTOS DEL PERÚ?

No es que esté de acuerdo o en desacuerdo, nosotros queremos el desarrollo para nuestro país y no es posible que la entreguemos nuestros puertos a empresas insolventes, que no tienen experiencia, es por eso que estamos en desacuerdo con las irregularidades con que se están llevando a cabo el tema de concesión de los puertos.

2. ¿QUE OPINIÓN TIENE ACERCA DE LA CONCESIÓN QUE SE DIO AL PUERTO DE MATARANI?

Con respecto al puerto de MATARANI, la concesión fue irregular, porque se dio la concesión a la empresa TISUR S.A. que no tuvo, experiencia, solvencia y que no cumplía con los requisitos exigidos para la concesión. Habiendo otras empresas con experiencia, más solventes y con mayor movimientos de TEUS.

3. ¿CON RESPECTO AL PUERTO DE PAITA QUE OPINIÓN TIENE SOBRE SU CONCESIÓN?

Con respecto a la concesión del puerto de paíta no es que estemos en desacuerdo, sino que debería hacerse con la transparencia del caso, han ocurrido irregularidades con respecto a esta concesión. El sistema legal se ha ido acomodando para beneficiar a la empresa ganadora TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS (TPE) ¿Cómo es posible que la empresa que tiene menos capacidad, experiencia y menos solvencia, sea la ganadora?

4. ¿ENTONCES ESTA EN DESACUERDO CON LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE PAITA?

No es que estemos en desacuerdo, sabemos que somos un país con un enorme déficit en infraestructura portuaria y que necesitamos inversión para que nuestros puertos se desarrollen, y por ende el país, pero con la transparencia, la solvencia y la experiencia que se necesitan. Además creo que lo más grave es que siendo Paíta el segundo puerto más importante del país el cual genera diez millones de soles anuales de utilidad neta se entregue a un consorcio que le dejará al Estado sólo el 2% de estas utilidades. Al respecto, la congresista lamentó la entrega de un gran aval a un mendigo. "Lo que tenemos es un parásito del Estado, porque necesita del subsidio estatal para sobrevivir. Los dos primeros años hará caja y después empezará sus inversiones ¿Quién así no hace empresa? Le han dado a un mendigo un gran aval".

Entrevista a la Gerente Comercial de TISUR
(Solicitó no colocar sus apellidos y nombres)

1. **¿Cree usted que la calidad de servicio que brinda el puerto de Matarani es la adecuada? ¿Por qué?**

Uno de los pilares de nuestra organización es la mejora continua, tanto en nuestra calidad de servicio como en todas las actividades que se realizan en el puerto.

Se realizan diferentes actividades con la comunidad portuaria como la retroalimentación de sugerencias.

2. **¿Cree usted que el puerto de Matarani cuenta con la infraestructura adecuada? ¿Por qué?**

TISUR es un puerto multipropósito (puede manejar todo tipo de carga), especializado en gráneles sólidos.

Contamos con la mejor infraestructura a nivel nacional para el manejo de concentrados minerales y de cereales. Es necesario indicar que el sistema de embarque de minerales es uno de los más avanzados en la región.

3. **¿Cree usted que el puerto de Matarani cuenta con tecnología de vanguardia que agilicen las operaciones del puerto? ¿Por qué?**

Si, TISUR cuenta con sistemas automatizados de descarga de gráneles sólidos:

Cereales:

- Torres Vigan : con capacidad de 350 Tm/Hr.
- Torres Buhler : con capacidad de 200 Tm/Hr.

Minerales:

- Sistema de Embarque : con capacidad de 1,500 Tm/hrs.

Otros:

- Grúa de puerto Gottwald de 60 Tm.
- Equipos Caterpillar nuevos para manipuleo y transferencia de carga.
- Grúa portacontenedores : 03 grúas.

4. **¿Cuáles son las tarifas portuarias en TISUR?**

Todas las tarifas se encuentran publicadas en nuestro tarifario que se encuentra en nuestra página web www.tisur.com.pe

5. **¿En cuanto a la tarifa portuaria, cree que el puerto de Matarani es competitivo? ¿Por qué?**

Contamos con las tarifas más bajas del país y una de las más bajas de la región.

6. ¿Cuál es el servicio que mayor se demanda en el puerto de Matarani?

El embarque de concentrado de mineral a granel.

7. ¿Qué ventajas tiene el puerto de Matarani, que otros puertos nacionales no tengan?

Son varias:

Minerales: Contamos con el único sistema de almacenamiento y embarque de minerales cero emisiones, con una capacidad de almacenamiento de 120,000 Tm y de embarque de 1,500 Tm/Hr.

8. ¿Qué tipo de carga y descarga se hacen en el puerto de Matarani?

Para ambos casos, se maneja:

- Carga fraccionada
- Carga solida a granel
- Carga liquida a granel
- Carga en contenedores
- Carga peligrosa

9. ¿Cree usted que el puerto de Matarani, en un largo plazo llegue a competir con el puerto del callao? ¿Por qué?

Son puertos con áreas de influencia diferentes, en todo caso el puerto de matarían podría competir con el puerto del callao siempre y cuando se descentralice el país.

10. ¿Cree usted que con la concesión del puerto de Matarani, TISUR ha sido más competitivo? ¿Por qué?

Si, en este momento el puerto tanto por sus tarifas y por la pronta atención a las naves y la carga, es uno de los más competitivos de país.

Así mismo TISUR tiene un CAF (Eficiencia portuaria) de 6.40/7, por ejemplo callao tiene 5.80/7, Guayaquil 5.00/7.

11. ¿Se está cumpliendo con los acuerdos que se pacto al momento de la concesión del Puerto de Matarani?

Se cumple con todos los acuerdos de la concesión, es mas se ha invertido cerca de \$22.000.000 de manera voluntaria, en adicional a lo exigido en el contrato de concesión.

**GERENTE DE LA APM ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES
MARITIMOS
ECO. SABINO ZACONETA**

¿NOS PUEDE DECIR SU PUNTO DE VISTA SOBRE LOS AFECTADOS FAVORECIDOS EN LA PRIVATIZACIÓN DE PUERTOS, Y SI HAY POSIBILIDAD DE PRIVATIZAR EL PUERTO DEL CALLAO?

En el tema de puertos es un tema sobre el cual desde hace 10 años atrás ha entrado en discusión si se privatiza o no el puerto, que si es necesario no privatizar o concesionar, lo real y concreto es que por todos los estudios por la gente que está metida en este negocio y por las proyecciones que tiene el comercio internacional peruano, se puede decir que si es necesario modernizar el puerto peruano, especialmente el puerto del Callao donde ingresa del 80% a 85 % de la carga peruana.

Sobre el tema del puerto del Callao, el gobierno ya ha tomado una decisión, cuando hablamos del gobierno significa que en muchos temas hemos participado como gremio dando opiniones, sugerencias que algunas cosas lo han tomado y otras no, en ese sentido el puerto está diseñado para modernizarse en dos etapas, una primera etapa que nosotros el muelle más importante que tiene el Callao que es el muelle 5, el muelle más importante que tiene el Perú el puerto Callao, ya hay una decisión sobre ese tema, ENAPU por sus propios ingresos que genera va a comprar 2 grúas portuarias que son necesarias para esta costa en Sudamérica; el único puerto que no tiene grúas portuarias somos nosotros y el crecimiento que ha tenido las exportaciones ha sido de forma exponencial, entonces ya como el puerto está en su punto de saturación, una primera medida el reforzamiento del muelle 5 que ya está en operatividad se necesita reforzar, y la otra es concesionar un nuevo muelle que se llama el nuevo muelle SUR, se ha invitado a una licitación internacional para la concesión que se apertura el día 19 de junio quien va a ser el ganador, es un proceso que ya se inicio y está en camino, la idea es armar un muelle nuevo de contenedores que va a durar un aproximado de 3 a 4 años, mientras se arma el muelle, por las proyecciones del movimiento internacional, consideras que ya está por colapsar la capacidad operativa del puerto y vas a empezar a hacer un muelle, significa que la necesidad de tener primero el muelle reforzado y una vez que tengamos construido el muelle SUR que va a tener una inversión importante va a ser un muelle muy moderno creo que allí vamos a tener la posibilidad de poder desarrollarnos.

HABLANDO UN POCO DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y EL TRANSITO DE MERCANCÍAS ¿Qué RELACIÓN HABRIA ENTRE LA CONCESIÓN Y EL TLC?

Sí hay una relación, lo que pasa es que el TLC dinamiza el movimiento de carga del comercio internacional, eso implica que habrá mas exportaciones, si vemos la proyecciones de exportaciones de años anteriores que estábamos en US\$7000 millones, entonces en volúmenes de carga significa que usted al dinamizar el

comercio exterior peruano ya sea exportando más productos o importando, se tiene que contar con un puerto más eficiente, actualmente el puerto del Callao ya está en su plena capacidad operativa.

¿QUÉ OPINA SOBRE EL PUNTO DE VISTA LABORAL?, PORQUE HAY ALGUNAS CONTROVERSIAS CON LOS SINDICATOS, PORQUE HAN PRIVATIZADO, CONCESIONADO, QUE NO TIENEN MUCHOS BENEFICIOS, ¿CÓMO AFECTA A GRANDES RASGOS AL CONCRETIZAR ESTA LICITACIÓN EN JUNIO?

No les corta, reduce el número de personal.

¿ENTONCES CÓMO SE PUEDE MANEJAR EN ESE ASPECTO?

Ese es un tema de manejo de gobierno, sobre qué es lo que piensa frente a un problema latente, si tu modernizas una operación tienes que sacar gente; en el tema del muelle SUR, van a crear un muelle, se va necesitar más gente en realidad, el problema se suscitaba si se privatiza ENAPU porque hay personal del estado. En Matarani lo que pasó es que se concesionó con todo el personal y tuvo que sacarlo porque se necesitaba gente más eficiente, máquinas más modernas; la comisión controladora de trabajo marítimo es una entidad burocrática estatal que era encargada de contratar a las personas y solo por vía de la comisión controladora de trabajo se podía captar a la gente y que trabaje en un barco, pero con el gobierno de 1990 cambió las reglas de juego, disolvió la comisión controladora de trabajo marítimo, se podía contratar a los trabajadores que quisiera, pagando al destajo, bajando los costos, pero tienen su sindicato uno de los más fuertes del país, ellos quieren regresar al estatus anterior pero nosotros no.

SI LA CONCESIONARIA LUCRA EN ESE PUERTO, ¿ESTA EN LA OBLIGACIÓN DE MEJORAR COMO EN EL CASO DE MATARANI LAS CARRETERAS, VIAS DE ACCESO, LA VIDA DE POBLACIÓN, O ES ASUNTO DE CADA PUERTO?

La concesión se da para que se construya el muelle y un área de respaldo donde depositas los contenedores, fuera de los límites de esta área ya no es de interés del concesionario, está el municipio, la región, hay un plan maestro vial donde se conecta el puerto con vías de acceso rápido, pero es un tema que no lo maneja el concesionario.

SI SIGUE ESTE PROCESO DE CONCESIONAR, PRIVATIZAR, PODRIAMOS DECIR QUE ESTAMOS EN EL NIVEL DE CHILE QUE HA PRIVATIZADO PUERTOS, ENTREGADOS EN CONCESIÓN, COMO TAMBIÉN EN EL CASO DE ARGENTINA ¿SERÍA FAVORABLE PARA EL PAÍS?

Lo que pasa es que Chile es nuestro competidor, Chile tiene un TLC con EEUU, estamos en una competencia bárbara, Chile tiene el doble de volumen de carga que tiene US\$ 32 000 millones, entonces Chile ha construido mejillones y está potencializando todo, y nosotros queremos modernizar el Callao, si nos damos cuenta en el mapa, toda esta costa de América Latina, casi todo está ocupado por

Perú y Chile, entonces la carga va a llegar a un punto, si hacemos un puerto moderno va a llegar un barco grande y va a traer carga y de allí se lleva a Chile, Ecuador, entonces la competencia nuestra es con los chilenos, quien haga el primer puerto moderno allí va a llegar la carga, por eso que en un momento que hubo una ley que querían prohibir el ingreso de capital chileno, por eso la ley era inconstitucional, no se puede, pero en el mecanismo de concesión de puerto, en las bases han puesto que solamente ingresan aquellos que mueven 2 millones y medio de TU, por eso los chilenos no pueden entrar porque no mueven esta cantidad, por eso están participando los chinos, los españoles, alemanes que ellos si tienen estos requisitos de administración de puertos.

**COSTO COMPARATIVO DEL SERVICIO A LA CARGA
CON PUERTOS DE PAÍSES VECINOS**

COSTOS COMPARATIVOS SERVICIOS A NAVE EN US \$

EJEMPLO CON UNA NAVE DE: CAPACIDAD 22.000
U.A.B.

ESLORA 190
CALADO 33
ESTADÍA 24
MTS. PIES HRS.

1. SERVICIOS A LAS NAVES	SAN ANTONIO	VALPARAÍSO	CALLAO	GUAYAQUIL
USO DE FACILIDADES DE ACCESO	6,600.00	6,600.00	0,00	7,040.00
RACTICAJE	1,131,21	1,131,21	1,320.00	830.00
REMOCADORES	3,710,00	3,710,00	2,420.00	2,190.00
AMARRE/DESAMARRE	260,00	600,00	400.00	200.00
	5,472,00	5,472,00	2,964.00	2,280.00
SUBTOTAL SERVICIOS A LAS NAVES	17.173.24	17.513.24	7,104.00	12,540.00

COSTOS COMPARATIVOS SERVICIOS A LA CARGA EN US \$	
MOVIMIENTO DE CARGA: 250 CONT.	CON CARGA
DE 20'-EMBARQUE	
DE 40' –	150 CONT. CON CARGA
	DESCARGA
	20 CONT. VACÍO DE 20' –
	EMBARQUE

SERVICIO A LA CARGA	SAN ANTONIO	VALPARAÍSO	CALLAO
Uso de Muelle			
Contenedor lleno de 20 pies	19,568	19,568	20,000
Contenedor lleno de 40 pies	17,612	17,612	18,000
Contenedor vacío de 20 pies	1,380	1,970	400
TOTAL SERVICIO A LA CARGA	38,560	39,150	38,400

**ACCIONES LEGALES INICIADAS CONTRA LOS RESPONSABLES
DE EJECUTAR LA CONCESIÓN DEL PUERTO MATARANI**

**IRREGULARIDADES
EN LA
PRIVATIZACIÓN
DEL TERMINAL
PORTUARIO DE
MATARANI**



**SUMILLA DE LA DENUNCIA PENAL 024-2003
PRESENTADA ANTE LA TERCERA FISCALÍA
ESPECIALIZADA ANTICORRUPCIÓN**

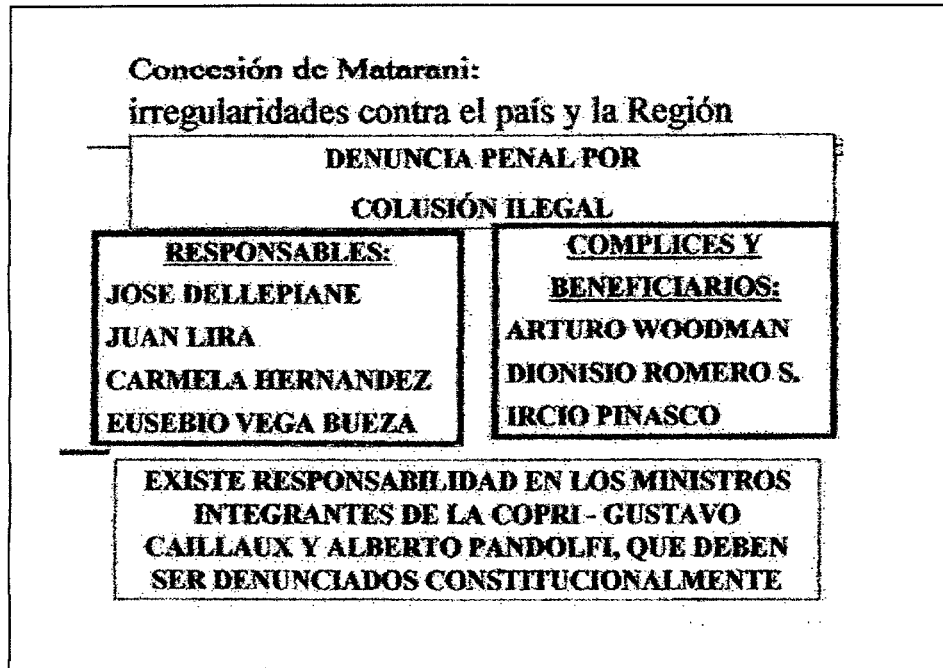
1

**Concesión de Matarani:
irregularidades contra el país y la Región**

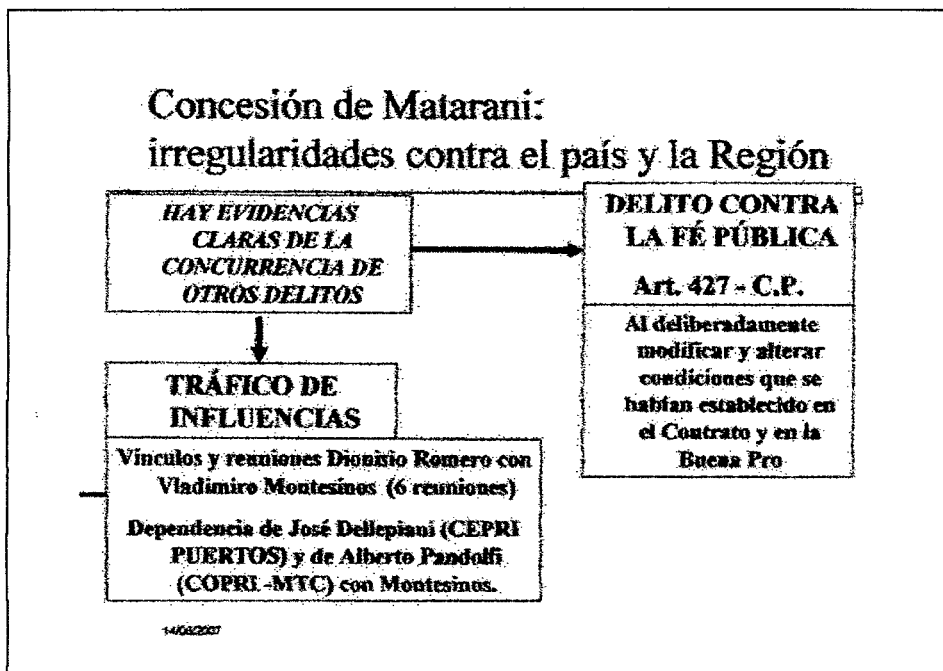
COLUSIÓN ILEGAL Art. 384° del Código Penal	Funcionarios Públicos encargados del proceso de concesión (COPRI, CEPRI Puertos y MTC) concertaron con los particulares interesados (SANTA SOFÍA PUERTOS) para defraudar los intereses del Estado y afectar los derechos de la Región.
------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- El Estado percibió menores ingresos por la concesión del Terminal.
- Ilegalmente, se modificó el OPERADOR del Puerto, luego de haberse otorgado la Buena Pro sin tener autorización ni atribuciones.

2

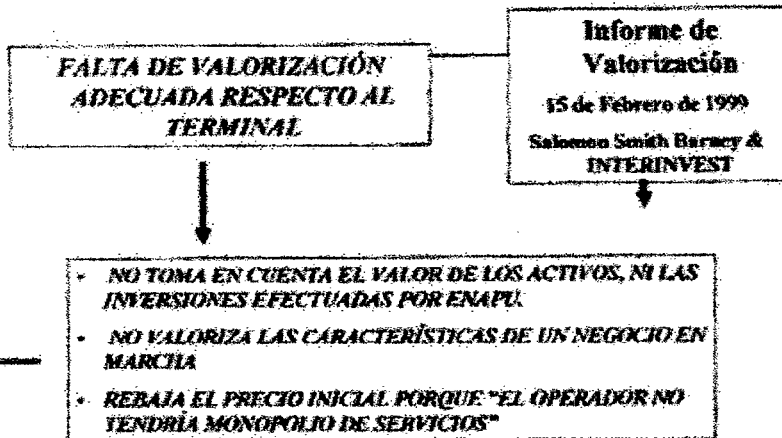


3



4

Se perjudicó al país en la VALORIZACIÓN



5

Se perjudicó al país en la VALORIZACIÓN

VALOR DE LA CONCESIÓN: 5 9,5 MILLONES
5% CANON SOBRE LOS INGRESOS BRUTOS MENSUALES (QUE VAN PARA OSITRAN)

- ⇒ MATARANI - SEGUNDO PUERTO EN IMPORTANCIA NACIONAL
- ⇒ ENAPU REALIZÓ INVERSIONES CON RECURSOS PROPIOS, MAYORES AL VALOR DE CONCESIÓN
- ⇒ EL OPERADOR MANTIENE CONDICIONES QUE PERMITEN PRÁCTICAS MONOPÓLICAS

6

Se perjudicó al país en la MODALIDAD

CONCESIÓN A 30 AÑOS, RENOVABLES POR UN PERIODO SIMILAR A SOLICITUD DEL OPERADOR

LOS COMPROMISOS MÍNIMOS DE INVERSIÓN OBLIGATORIA: S/ 4,6 MILLONES EN LOS PRIMEROS 5 AÑOS, CORRESPONDE AL = 6,5% de lo que se requería para modernizar el Puerto = 570 millones en dos etapas.

SE PERMITE AL OPERADOR ABUSO DE POSICIÓN DE DOMINIO LO QUE AFECTA LA LIBRE COMPETENCIA Y ESTÁ SANCIONADO POR D.L. 701

AL CONCLUIR LA CONCESIÓN EL ESTADO DEBERÁ DEVOLVER LOS RECURSOS DE LAS INVERSIONES HECHAS DE ACUERDO AL VALOR EN LIBROS.

7

Se perjudicó al país en la RECAUDACIÓN

BAJO LA ADMINISTRACIÓN DE ENAPU, EL ESTADO OBTUVO UTILIDADES OPERATIVAS POR MATARANI

1997: S/. 4,2 Millones

1998: S/. 4,5 Millones

BAJO LA ADMINISTRACIÓN DE TISUR, EL ESTADO OBTUVO POR CONCEPTO DE CANON-RETRIBUCIÓN :

2000: S/. 1,2 Millones

2001: S/. 1,5 Millones

8

La voluntad de la COPRI y CEPRI Puertos de favorecer al Grupo Romero

Los integrantes de CEPRI permitieron que se otorgue la Buena Pro, con **UNA SÓLA OFERTA** y en la **PRIMERA CONVOCATORIA**, cambiando incluso su propia opinión ya que en la Absolución de Consultas el 27 de Noviembre de 1998:

"Se requiere MAS DE UNA OFERTA ECONÓMICA VÁLIDA para no declarar desierta la licitación" (RESPUESTA A PREGUNTA 8)

ADEMÁS, POR LAS RELACIONES CON LOS FUNCIONARIOS, EL OPERADOR CONOCIÓ ANTELADAMENTE QUE SERÍA LA ÚNICA OFERTA Y REBAJÓ SU OFERTA ECONÓMICA.

14002007

9

La voluntad de la COPRI y CEPRI Puertos de favorecer al Grupo Romero

Según el propio Dionisio Romero el 09/04/2002, Santa Sofía al saberse postor único - y conocer que no se declararía desierta la licitación - ofreció lo mínimo: \$ 180,000 sobre el Precio Base:

"....resultó que los demás postores para Matarani decidieron no participar...como eran \$ 9 millones, era la primera, decidimos vale la pena correr el riesgo y decidimos REBAJAR EL PRECIO QUE TENÍAMOS PREVISTO OFRECER Y PONERLO AL MÍNIMO..."

14992001

10

133

La voluntad de la COPRI y CEPRI Puertos de favorecer al Grupo Romero

ESTA MISMA VOLUNTAD SE CONFIRMA AL PERMITIR LA MODIFICACIÓN DEL OPERADOR PORTUARIO DESPUÉS DEL OTORGAMIENTO DE LA BUENA PRO

SE SUSTITUYE A:

LA EMPRESA STEVEADORING SERVICE OF AMERICA - S.S.A

POR EL MISMO CONCESIONARIO:

SANTA SOFÍA PUERTOS S.A.

ESTE CAMBIO SE CONCERTÓ ENTRE EL 30 DE MAYO Y EL 17 DE AGOSTO DE 1999.

11

Los propios miembros de la CEPRI han reconocidos la ilegalidad del cambio

Aún cuando tratan de eludir su responsabilidad directa, FUNCIONALMENTE LA CEPRI PUERTOS ERA LA RESPONSABLE DEL PROCESO.

RECONOCIERON QUE NO SE HABRÍA CALIFICADO A SANTA SOFÍA PUERTOS SI SE HUBIESE PRESENTADO SÓLA

NO HUBO ACUERDO ALGUNO DE CEPRI, NI DE COPRI. QUE PERMITIERA TAL MODIFICACIÓN.

CON INTERVENCIÓN DE ALBERTO PANDOLFI SE PREPARÓ LA FIRMA DEL CONTRATO POR PARTE DE UN FUNCIONARIO DE SEGUNDO NIVEL, INCLUYENDO LA CLAÚSULA "ACLARATORIA".

12

134

SUSTITUCION DE CANON POR RETRIBUCIÓN

CANON es el derecho constitucional de las regiones a obtener una **PARTICIPACIÓN DE LOS INGRESOS OBTENIDOS POR LA EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES DE SU JURISDICCIÓN (ART 77º)**

UN PUERTO MARÍTIMO ES UN RECURSO NATURAL SUSCEPTIBLE DE SER EXPLOTADO Y GENERAR UN CANON

DE ACUERDO AL CONTRATO, SIN EMBARGO, EL CANON ES EL PAGO MENSUAL QUE DEBE EFECTUAR EL CONCESIONARIO EQUIVALENTE A UN 5% DE LOS INGRESOS BRUTOS DEL MES. ESTE PAGO DEBE HACERSE A OSITRAN.

14/03/2002

15

Los propios miembros de la CEPRI han reconocidos la ilegalidad del cambio

Aún cuando tratan de eludir su responsabilidad directa, FUNCIONALMENTE LA CEPRI PUERTOS ERA LA RESPONSABLE DEL PROCESO.

RECONOCIERON QUE NO SE HABRÍA CALIFICADO A SANTA SOFÍA PUERTOS SI SE HUBIESE PRESENTADO SÓLA

NO HUBO ACUERDO ALGUNO DE CEPRI, NI DE COPRI. QUE PERMITIERA TAL MODIFICACIÓN.

CON INTERVENCIÓN DE ALBERTO PANDOLFI SE PREPARÓ LA FIRMA DEL CONTRATO POR PARTE DE UN FUNCIONARIO DE SEGUNDO NIVEL, INCLUYENDO LA CLAÚSULA "ACLARATORIA".

16

135