

## **Sobre nuestras cadenas de abastecimiento en desastres naturales**

Es lamentable ver de qué manera la naturaleza viene castigando a nuestro país en estos meses. Lamentable desde varios puntos de vista: en principio, por la pérdida de vidas de personas y animales, así como por la destrucción de la vivienda de cientos de miles de personas. Lamentable, también, por el golpe a la economía de las regiones afectadas, lo que afecta de varias formas al resto del país.

Como sabemos, el Perú es un país que sostiene su cadena de abastecimiento en el transporte terrestre a través de nuestras carreteras. Es por ello que, cuando suceden este tipo de acontecimientos naturales y se cortan estas vías de acceso, la economía sufre un traspíe. Los 119 puentes destruidos, de los cuales 25 están ubicados en la costa, y varias zonas de la carretera dañadas tanto en la costa como en la sierra, nos dan una mejor idea de la escena en la que nos encontramos. Y nos deja saber, también, que su reconstrucción y futura puesta en funcionamiento no se hará de la noche a la mañana.

Una de las zonas más afectadas ha sido el norte de nuestro país cuyo intercambio económico implica miles de toneladas de productos e insumos que van en ambos sentidos y que, a nivel nacional, representa casi el 25% de nuestra economía. Así, solo la semana pasada El Niño Costero originó que se tuvieran 3000 camiones varados, lo que implicó que 75000 toneladas de productos estuvieran detenidos a la espera de que el clima mejore.

Si bien es una buena medida que el Gobierno abra puentes aéreos, evidentemente esto funciona como un paliativo y no será la solución final. Hay que tener en cuenta que contamos solo con aviones que pueden llevar 18 toneladas de carga, y esto representa, a todas luces, un monto reducido para la magnitud de nuestro problema.

Otra solución, correcta a nuestro entender pero que quizá se tardó en ejecutar, fue abrir el cabotaje, transporte marítimo dentro del mismo país, como medio de transporte para poder llevar productos, alimentos, medicinas y ayuda en general. Esta fue, sin duda, una gran decisión pues en la actualidad, nuestros principales puertos y los accesos a las principales ciudades a través de este medio se encuentran intactos.

En un inicio se concedió permiso a los pescadores para que estos puedan usar sus embarcaciones. Luego, ante la imposibilidad de estos de llevar mucha carga, recordemos que cargan máximo 100 toneladas, el permiso se extendió a otras líneas navieras que pudieron movilizar alimentos y productos que solo se producen en esta zona del país y que, por lo sucedido, no teníamos cómo sacar.

Al principio, como en toda cadena o producto nuevo, se generaron serias distorsiones. Los primeros precios para transportar un contenedor de 40” del Callao a Paita arrojaban números alrededor de los \$4,000. Pero estas cantidades han ido bajando, y en la actualidad se sitúan alrededor de los \$1,300. A pesar de esto, no podemos pasar por alto que el costo del traslado doméstico sigue siendo muy elevado si consideramos que movilizar un contenedor de las mismas características desde China al Perú cuesta alrededor de \$500. Pero creemos que esta solución, es una muy buena alternativa que debe implementarse como vía alterna a las carreteras.

Si el Gobierno decide fomentar este canal de comercialización, la competencia hará que los precios bajen y que, en un futuro no muy lejano, los costos de movilización a través del mar disminuyan, consiguiendo, además, otro beneficio para las ciudades: el descongestionamiento de las vías.