Edgar Patiño: «Perú debe consolidar el desarrollo de más comunidades portuarias»

¿Qué tema principal ha fomentado desde que inició su gestión como presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)?

Desde que asumí el cargo en 2014, uno de los temas que he promovido es la integración del sector público y del sector privado, cambio que ha sido muy favorable para nuestro sector. Antes no había esa comunicación directa entre estos dos sectores. Ha sido un trabajo progresivo de este organismo que, durante sus 18 años, ha contado con la participación de diferentes actores.

Gracias a la gestión de mis antecesores, el sistema portuario nacional, ha logrado una buena proyección en relación a las inversiones portuarias. Con mi ingreso se ha continuado con esa gestión estableciendo nuevas inversiones en diferentes puntos del país.

¿En cuánto ascienden las inversiones portuarias?

En la actualidad estas inversiones ascienden a los US$ 2.600 millones, donde el 99% proviene del sector privado, con puertos concluidos y operativos, de ahí su importancia de seguir promoviendo más inversiones para poder alcanzar mayores cifras. Estas inversiones se han logrado gracias a que contamos con una política portuaria clara, la que se manifiesta en la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley N° 27943).

¿Qué proyectos portuarios están encaminados?

Entre ellos tenemos la construcción del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, la modernización del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, el Terminal Portuario de Engie y la ampliación del Terminal de Contenedores Zona Sur del Puerto del Callao (Lima), entre otros puertos que están en proceso de obra y que concluirían entre el 2023 y 2024, a excepción del puerto de Salaverry, el cual finalizaría este año.

Estos proyectos en conjunto suman inversiones por más de US$ 1.600 millones. Pero la idea no solo es dejar obras programadas, sino también generar nuevas iniciativas. Aquí tenemos varios proyectos que todavía no están adjudicados y deben terminar su proceso de evaluación.

En este grupo tenemos la modernización del Terminal Portuario de Chimbote (Áncash), el Terminal Portuario de Lambayeque (Lambayeque), el Terminal Portuario San Juan de Marcona (Ica), el Terminal Portuario de Pucusana (Lima), el Terminal Portuario de Tacna (Tacna) y la ampliación del nuevo muelle de Shougang en San Nicolás (Ica).

A estos proyectos se suman la adenda de APN Terminals con la modernización de sus puertos de US$ 800 millones, la que ya está lista para su firma. Todas estas iniciativas, cuyas inversiones superan los US$ 2.000 millones, deben ser concluidas para generar un gran impacto económico.

¿Cómo mejoramos el aspecto logístico?

En el tema logístico se ha apostado por el desarrollo de las Comunidades Portuarias, nuevo concepto que está establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Las comunidades portuarias son el futuro y a eso debe apuntar el país para su desarrollo, pues unifica a todos los participantes dentro de las operaciones de comercio exterior.

El Callao ya cuenta con una comunidad portuaria, de la misma manera se está encaminando en los puertos de Pisco, Matarani, Paita, Ilo y Salaverry. Algunos presentan un mayor avance que otros, pero la senda está hecha.

¿Qué otros temas se deben tomar en cuenta para optimizar el sistema portuario?

Si bien el sector portuario peruano requiere de más inversiones y de comunidades portuarias, también es importante seguir impulsando las plataformas tecnológicas de comunicación.

En ese sentido, para ser más eficientes es preciso adoptar el Port Community System (PCS) o mejor conocido como Sistemas de Comunidad Portuaria, proyecto que lidera el Mincetur, vía secretaria técnica de la APN.

Esta plataforma tecnológica permite intercambiar información de manera segura y rápida entre todos los actores del sector portuario, sean instituciones públicas o privadas, así como empresas relacionadas al comercio exterior. Por ello, mi pedido es que se defina lo más pronto esta plataforma, la que ya cuenta con un plan director.

¿Y en el tema de conectividad?

Ese es otro punto clave que se debe seguir impulsando, tanto la conectividad marítima como terrestre. Los puertos necesitan carreteras y vías ferroviarias, tema que continua pendiente por parte del Estado.

Hay iniciativas que pueden contribuir a una mayor conectividad. Por ejemplo, el Anillo Vial Periférico de Lima y Callao, proyecto que unirá a nueve distritos y que va ayudar sustancialmente en mejorar el flujo de camiones de carga.

También está el Antepuerto del Callao y el proyecto de la Carretera Central; entre otros. Lo que debe primar en esta coyuntura es convocar empresas que tengan el compromiso de concluir con estos distintos proyectos.

Durante mi gestión en la APN, todas las empresas del sector privado participantes de estas inversiones han cumplido con ese compromiso, desde aquí envío mi agradecimiento hacia ellas por haber contribuido a que el Perú mejore en su capacidad portuaria.

Por ello, quiero recalcar que la seguridad jurídica del Perú en los últimos años ha sido un factor importante para generar interés en más operadores logísticos e inversionistas. Por eso, los gobernantes tienen la obligación de mantenerla, porque ello trae mayor desarrollo.

¿Cómo ha recibido el reconocimiento de la CCL a su labor en la APN?

En toda mi gestión como presidente de la APN he sostenido una relación muy buena con diferentes instituciones involucradas al sector portuario. Una de ellas ha sido la Cámara de Comercio de Lima, gremio empresarial de gran reconocimiento mundial que, a través de su Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y Aduaneros, me ha permitido, en muchas oportunidades, apoyar y promover a que este sistema portuario funcione.

Por ello, agradezco a la Cámara y al presidente de la referida Comisión, el señor Alberto Ego-Aguirre, por otorgarme este reconocimiento a mi labor por más de 7 años al frente de la presidencia de la Autoridad Portuaria Nacional.