

Juan Carlos Paz: «Se debe facilitar y promover la competencia portuaria»

¿Cuál debe ser el futuro del desarrollo portuario en el país?

El futuro debe estar encaminado a propiciar la inversión, que es importante no solamente en el tema portuario, sino también para todo el sistema logístico. Por ejemplo, las conexiones puerto-ciudad, con los centros de producción, las facilidades para el cabotaje, y articulaciones eficientes entre el sistema portuario y logístico con las carreteras, ferrocarriles y aeropuertos, viendo el tema de infraestructura como un todo.

Hay elementos adicionales a tomar en cuenta como la tecnología. La pandemia ha acelerado los procesos de digitalización logísticos, comerciales y portuarios, los cuales tienen que facilitar la transmisión de información entre toda la comunidad portuaria.

¿Cómo estamos a diferencia de otros países de la región?

Vamos por el buen camino. Es decir, hay esfuerzos tanto del Estado y el sector privado de toda la comunidad portuaria, pero hay otros países que nos están llevando la delantera, como Colombia y Chile. Este atraso hay que verlo como un reto y hay bastante por hacer. Debemos planificar y ejecutar estrategias en todos los elementos de este sistema: la infraestructura, los servicios logísticos, la digitalización y el tema humano.

- ▶ CCL organiza el XVIII Foro Internacional de Puertos
- ▶ Inversiones en aeropuertos del Callao, Chiclayo y Piura superan los S/ 1.400 millones

¿Qué hace falta a nivel normativo?

El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Autoridad Portuaria Nacional y **Ositran** deben propiciar la mayor transparencia en las adendas con las concesiones actuales. Aprecio que exista la voluntad de seguir caminando hacia un sistema de modificación de contratos más transparente, flexible y adaptado a la realidad de los cambios en la infraestructura, las dimensiones de las naves, el avance tecnológico y el desarrollo del mercado.

¿Cómo ve el avance de la modernización de los puertos?

Tenemos un avance importante en los puertos de Paita, Salaverry y Pisco. La pandemia dificulta las operaciones, la construcción y los procesos, pero estos proyectos han ido avanzando. Yurimahuas en la Amazonía se va a reformar también para tener una infraestructura más acorde con la realidad de la zona.

En iniciativas privadas destaco el Puerto de Chancay, que tiene una inversión inicial de más de US\$ 1.000 millones y será clave en la costa peruana, porque es un complemento muy importante para el Puerto del Callao. Esta es una inversión netamente privada y traerá al país a un inversionista de talla mundial como Cosco, líder en materia portuaria y naviera. Este puerto debería estar listo en el 2024.

¿Qué opina de la integración vertical que se viene dando en las grandes navieras?

Los procesos estratégicos empresariales son tendencias que se van formando a lo largo del tiempo, y se ha visto con toda claridad en la integración vertical o alianzas estratégicas entre los terminales portuarios y las navieras. Hay muchas inquietudes a nivel internacional, pues algunos piensan en reforzar los esquemas de regulación.

La discusión sobre cuánta regulación tiene que haber al respecto debe formar parte de la política de Estado de cada país y, en nuestro caso, es fundamental que **Ositran** tome en consideración estos procesos para reforzar sus propios mecanismos de regulación. Tenemos un sistema de alianzas cada vez más fuerte y más concentrado, pero es parte de la realidad a la cual tenemos que adaptarnos.

¿De qué manera podríamos adecuarnos?

El reto es ser más exigentes y competitivos. Actualmente tenemos algunos de esos agentes globales presentes en el Perú, como **DP World** en dos puertos, el Callao y Paita. También contamos con **APM Terminals** y pronto operará **Cosco**. Al país vienen las principales navieras del mundo y en la medida de que seamos más competitivos, vamos a adaptarnos mejor a esas tendencias globales.

Lógicamente hay que trabajar más en infraestructura y tecnología, y mejorar el comportamiento de aduanas, ya que su rol facilitador es clave. Así como distribuir bien los temas de cada entidad que participa en el proceso logístico. Los agentes públicos tienen que intervenir de una manera mucho más

ágil y comprometida con el proceso logístico en general.

¿Esta tendencia supone cambios a nivel regulatorio?

La integración vertical es un fenómeno empresarial, es decir, nosotros tenemos grandes operadores en el mundo que van integrándose verticalmente. Una naviera se integra con un operador portuario, y el operador portuario con el operador logístico. Siento, particularmente, que se debe permitir trabajar al sector privado y facilitar la competencia.

Si no tenemos normas que faciliten la competencia, existirá un esquema monopólico u oligopólico donde esa integración vertical de unos cuantos al final nos va a perjudicar, he ahí el reto regulador del Ositran.

Por ello, es favorable cualquier norma que promueva la competencia, que no le ponga trabas y que no volvamos a tener una ley que prohíba la construcción de un puerto en determinado lugar. Nuestras normas deben ser propiciadoras de la competencia y esa es la mejor manera de adaptarse a las tendencias globales.