Diario del Puerto
DIARIO DE LOGÍSTICA
Diario del Puerto GLOBAL LATINOAMÉRICA
AÑO XXVIII · NÚMERO 6.489
27/11/2020 · VIERNES

Jorge Durán, ***jefe de la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos***

"Los puertos de Latinoamérica y el Caribe están comprometidos con la modernización del sector"

HOY en Diario del Puerto

Desajuste en el comercio marítimo mundial

Tormenta perfecta

La irrupción de la pandemia provocada por el Covid-19 ha producido un desajuste en el comercio marítimo mundial. Ante esta situación, las principales compañías navieras decidieron reducir su oferta de carga en sus rutas marítimas, lo que unido a otros condicionantes ha terminado por tensionar al extremo la cadena logística en una tormenta perfecta.

Jorge Durán, **jefe de la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos**

“Los puertos de Latinoamérica y el Caribe están comprometidos con la modernización del sector”

El lenguaje portuario es universal, ya no tanto por su vocabulario específico, sino porque sus particularidades son comunes en todo el mundo. Los puertos son herramientas al servicio de las comunidades en las que se integran en todo el globo. Adentrarse en el sector portuario latinoamericano supone descubrir que, además de los muchísimos factores que hermanan a la América Latina y a España, los lazos que nos unen son también fuertes y numerosos. Jorge Durán es el jefe de la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos, una comisión del Consejo Interamericano para el Desarrollo Integral (CIDI) de la Organización de los Estados Americanos. Durán es, posiblemente, una de las voces más autorizadas y con una visión más panorámica del sector en Latinoamérica. Diario del Puerto ha conversado con él para repasar la actualidad del sector y de la CIP.

FERNANDO VITORIA
VALENCIA

Jorge Durán, jefe de la Secretaría de la CIP.

¿Cuándo nace la CIP OEA?
La Comisión Interamericana de Puertos nace en 1998, sin embargo, el diálogo interamericano de los puertos se viene desarrollando desde los años 50. Desde el 56 al 98 existió una conferencia de carácter anual que precedió a la resolución de la creación de la CIP como entidad.

La CIP se creó en una época en la que las autoridades portuarias de los gobiernos de los países manejaban a los puertos directamente y su objetivo entonces era apoyar a los gobiernos a desarrollar puertos y que fueran competitivos, seguros, sostenibles e influyentes. A partir del inicio del nuevo siglo muchos puertos fueron privatizados y cambió la perspectiva, pero los objetivos fundamentales se mantienen.

¿Cuáles son sus miembros?
Los miembros son los gobiernos, las autoridades portuarias nacionales de los 35 países de la OEA. Este grupo forma el Comité Ejecutivo que es quien decide el rumbo de la CIP. Por mi parte, he integrado dos figuras más (socios estratégicos y miembros asociados), que suman 75 miembros más.

Los socios estratégicos son aquellos con los que existe algún tipo de memorando de entendimiento o acuerdo de cooperación, como puede ser el caso de la Fundación Valenciaport o Puertos del Estado, que realizan una contribución en especie con becas para sus programas máster de formación.

Por otra parte, contamos con los miembros asociados, que son representantes del sector privado que pagan una membresía anual que les otorga determinados derechos.

¿Cuáles son los objetivos de la CIP?
Nuestro objetivo es apoyar el desarrollo estatal y privado de los puertos de la región, tanto los del Caribe, con una especialización muy concreta en el ámbito de los cruceros, como del resto, mucho más vinculados al comercio internacional.

Mantenemos un diálogo político. Precisamente, en mayo de 2021 tenemos prevista la 12° reunión de la CIP en Argentina, un encuentro bienal en el que participan los gobiernos de todos los países y en el que se elabora un nuevo plan de acción y se hacen elecciones para el Comité Ejecutivo. En el plan de acción se incluyen las tareas de los seis Comités Técnicos Consultivos.

Cada uno de estos comités realiza diálogo político, capacitación, asistencia técnica (para la implementación de proyectos) y cooperación con el sector privado.

¿Con qué equipo de trabajo cuenta?
Tengo la fortuna de contar con lo que yo llamo el “CIP Dream Team”, es un equipo formado por cuatro mujeres que realizan un trabajo excepcional sin el que sería imposible conseguir todo lo que hacemos hoy.

Ellas son Mona Swoboda (Alemania), que se encarga de relaciones con el Caribe, con el gobierno de Estados Unidos y de los miembros del sector privado; Montse Ambriz (México), que lleva la relación con autoridades portuarias y gran parte de finanzas; Sabina Malnis (Argentina), que se encarga de la oferta de capacitación online y Paola Beltrán

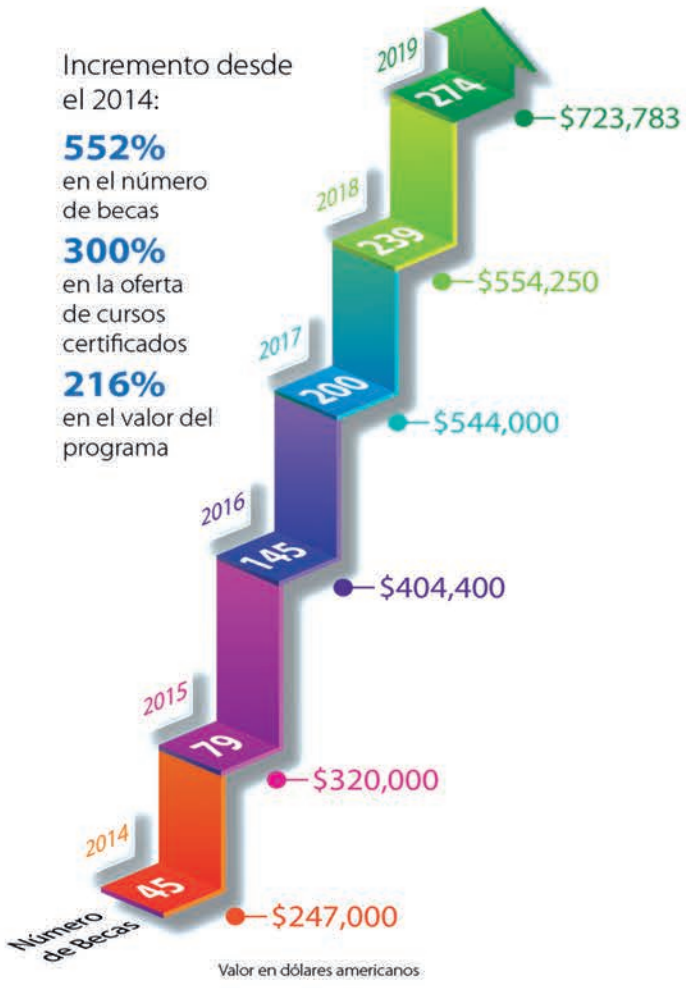
> “Si no tienes un capital humano bien capacitado, de poco te va a servir haber invertido en grandes infraestructuras”

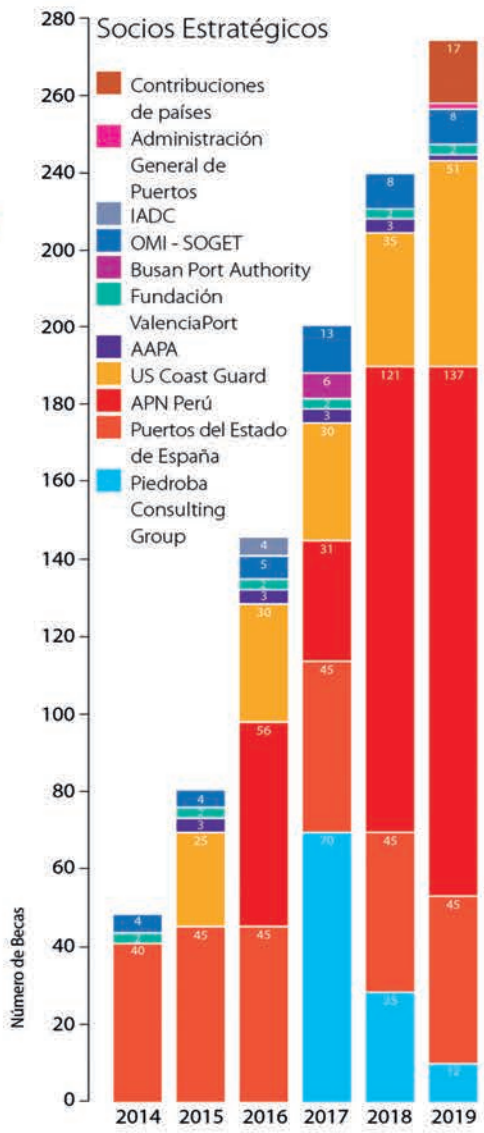
Latinoamérica y Caribe, un mercado de oportunidades

¿Cuáles cree que son las fortalezas de los puertos de América Latina?
Hablamos de un universo bastante heterogéneo porque cada puerto vive una realidad, tienen diferentes grados de desarrollo, ventajas competitivas, etc. Sin embargo, globalmente, se puede decir que las autoridades portuarias nacionales, las locales y el sector privado están comprometidos con la modernización del sector portuario en América Latina y el Caribe. Están en un momento en el que pueden dar un salto hacia delante sin necesidad de cometer los errores que otros han cometido.
Para ello están introduciendo tecnología al sector. Por ejemplo, toda la región está trabajando porque quieren tener un PCS propio, algo para lo que precisamente el Puerto de Valencia y la Fundación Valenciaport nos han servido de referencia, ya no solo para la implementación de PCS, sino también para la creación de un smart port en Lima.
El objetivo es minimizar riesgos e incrementar la eficiencia a través de la tecnología.

¿Y las debilidades?
Las debilidades no son tanto de los puertos. Uno de los grandes problemas, distinguiendo que tenemos puertos públicos y privados, es la falta de recursos. Entre otras cuestiones, no tenemos una CE a la que podemos acudir a pedirle un préstamo millonario para realizar una inversión determinada.

¿Existe conciencia en el sistema portuario Latinoamericano para actuar como un todo o por el contrario nos encontramos ante un mosaico de países y gobiernos que complica la unidad de acción?
Existe una relación de amor y odio. Efectivamente, hay asuntos en los que se puede actuar de forma conjunta, como es el caso de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en la que participan Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay. Bolivia y Paraguay no tienen litoral, por lo que su acceso al mar es necesariamente a través de la hidrovía, por lo que es un claro ejemplo de cooperación.
Hay otros asuntos en los que se compite abiertamente, como en la promoción como destino de cruceros. Aquí encontramos actores con unas particularidades económicas y políticas bien diferentes.





Una de las actividades centrales de la CIP es la capacitación. Infografía CIP.

(México), que es reponsable del portal web y de la imagen corporativa de la CIP.

¿Existe alguna línea de trabajo relacionada con la cooperación internacional?
Efectivamente. Por defecto nuestro trabajo tiene carácter internacional. ¿Cómo cooperamos? Un ejemplo, la Autoridad Portuaria Nacional de Perú nos ha dado vía libre para utilizar su campus virtual, lo que nos ha permitido incrementar el número de cursos que ofrecemos online.

La capacitación es el eje central de nuestras actividades, vemos el capital humano como lo más importante, más allá de la tecnología, las infraestructuras o los planes. Si no tienes un capital humano bien capacitado, de poco te va a servir haber invertido en grandes infraestructuras.

¿Se está evolucionando en la relación/interacción entre puertos y ciudades?
Efectivamente, es uno de los asuntos más importantes en los que estamos trabajando, e incluso el tema central de la reunión ministerial de la CIP de Buenos Aires.

Precisamente con la pandemia se ha abierto todavía más la conciencia de responsabilidad de los puertos hacia su comunidad y hacia su industria.
La evolución de la interacción puerto-ciudad es muy favorable en Latinoamérica.

¿Cómo se plasma en la gestión portuaria la creciente y necesaria sensibilidad en torno al desarrollo sostenible?
El desarrollo sostenible es otro de los grandes temas centrales que precisamente ocupa los objetivos de uno de nuestros comités.

> El objetivo es minimizar riesgos e incrementar la eficiencia a través de la tecnología

Los puertos latinoamericanos y caribeños han entendido que hacer la gestión sostenible no es más cuestión de RSC, sino parte de tus ventajas competitivas. Es necesario sí o sí hacer una gestión sostenible, porque si no, quien la haga te va a ganar en el mercado.

Tenemos varios programas en marcha. De hecho, el próximo mes de diciembre colgaremos en el portal web de CIP una guía de puertos verdes que te lleva de la mano en las diferentes acciones que se pueden desarrollar para hacer de tu puerto una gestión sostenible y cómo certificarte.

Por otra parte, uno de nuestros miembros asociados tiene un programa gratuito, que ya han firmado con Paraguay y Argentina, sobre los incentivos portuarios para la reducción de gases invernadero en buques.

¿Se avanza en el ámbito de la formación en gestión portuaria?
Sí, se avanza, aunque siempre hay mucho trabajo que hacer. Hablamos de miles de personas las que con el paso de los años se han capacitado con nosotros, pero siempre hay nuevos requerimientos o situaciones a las que hay que adaptarse. ▶

Jorge E. Durán Ruesga, experiencia, capacitación y carisma al servicio de la CIP

Durante más de 30 años, Jorge Durán Ruesga ha trabajado con los gobiernos y el sector privado de las Américas en el diseño y ejecución de proyectos de desarrollo en la América Latina y el Caribe. Ha trabajado en la Organización de Estados Americanos (OEA) desde el 2003 como Asesor Principal en Tecnología para el Desarrollo, Gerente Principal de Desarrollo Municipal y Capacitación, Director de la Oficina de Ciencia, Tecnología e Innovación y desde 2013 como Secretario de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Secretaría para el Desarrollo Integral (SEDI).

Anteriormente, fue Director de la Cooperación Regional (1995-2000) y Vicepresidente de Asuntos Internacionales (2000-2002) en el Instituto Latinoamericano de Comunicación Educativa (ILCE) en la Ciudad de México. Otros cargos incluyen Asesor en Consejo Consultivo de Ciencias de la Presidencia de México (1990-1992) y Asistente Especial del Embajador de México en la ONU (1994).

Durán Ruesga también fue profesor asociado en el Tecnológico de Monterrey (1997-2000) y la Universidad Iberoamericana (1995-1997), y cuenta con maestrías en Relaciones Internacionales y Política Científica y Tecnológica, de la Universidad George Washington y licenciaturas en Psicología y Estudios Latinoamericanos de la American University en Washington DC, donde reside actualmente con sus dos hijas.

Jorge Durán es uno de los profesionales del sector con mayor reputación en Latinoamérica.

Nuestro Dream Team está permanentemente monitorizando cuáles son las necesidades en el ámbito formativo para poder trasladar una oferta a medida. Todo lo hacemos bajo demanda.

¿Cree que existen fórmulas válidas de cooperación entre los puertos de América Latina y los de España?
Sin ninguna duda. Veo dos líneas de trabajo. Una de ellas puramente comercial, de intercambio entre puertos, y una segunda que se centraría en la asesoría y el diálogo.

Desde la CIP siempre estamos buscando ejemplos de buenas prácticas, lecciones aprendidas o modelos de éxito para ver de qué forma podríamos implementarlo aquí.

Hay muchos asuntos que interesan a nivel de intercambio como son la tecnología, la sostenibilidad, la responsabilidad social, modelos de gobernanza, etc.

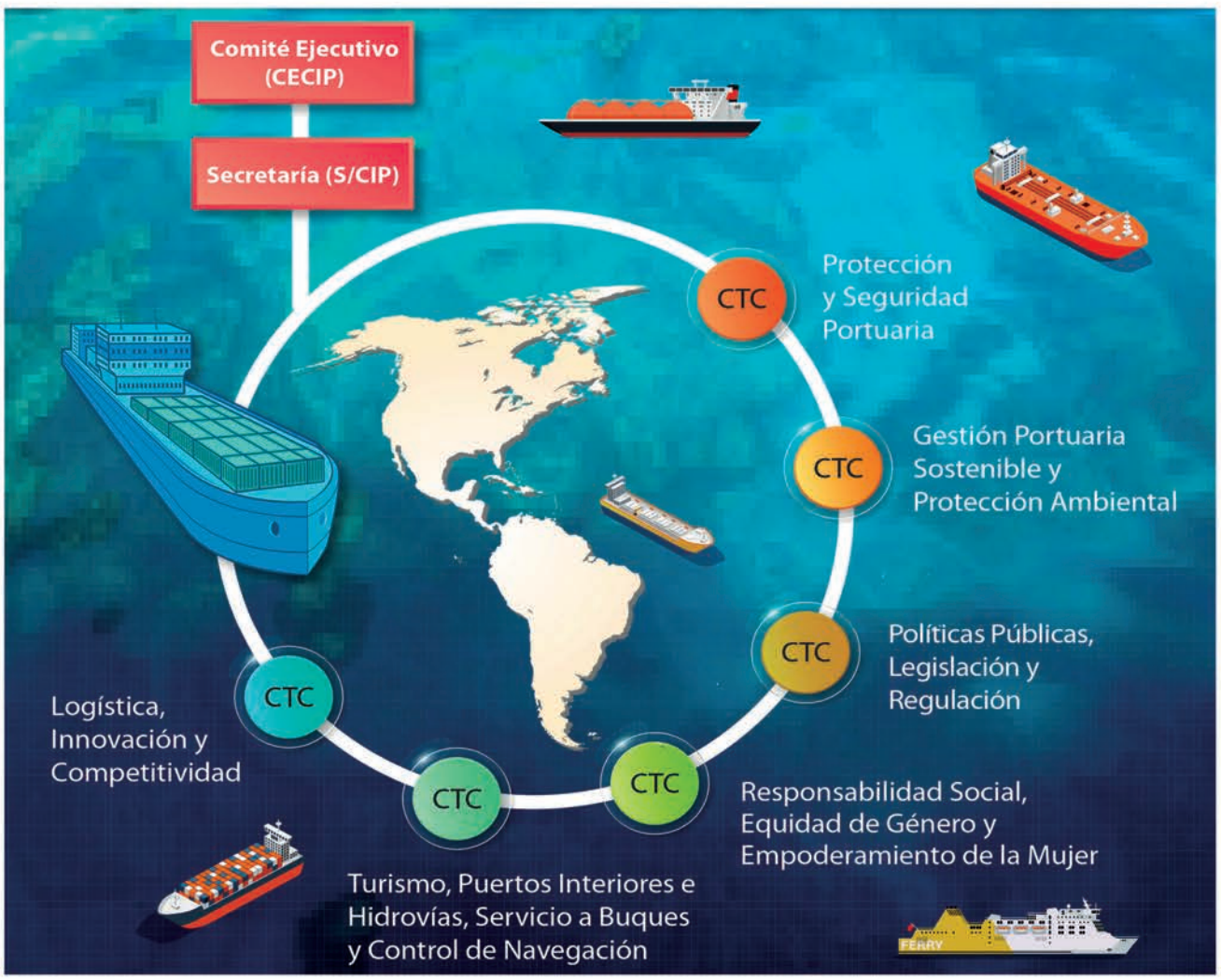
¿Están muy implicados con la responsabilidad social?
Sí, claro. De hecho, por ejemplo, tenemos un comité específico de responsabilidad social, equidad de género y empoderamiento de la mujer. Es algo muy importante para nosotros y trabajamos para no olvidar nunca esa responsabilidad en todas nuestras acciones.

¿Cómo están respondiendo los puertos latinoamericanos a la pandemia provocada por la Covid-19?
Los puertos latinoamericanos han estado a la altura de los puertos asiáticos o europeos. Nunca han dejado que la pandemia impacte en el flujo de las mercancías y han instrumentado protocolos de crisis para evitar el contagio. La tecnología nos ha ayudado mucho en este sentido.

Los puertos españoles viven un momento crucial y están inmersos en un permanente con los estibadores en una disputa por el modelo de estiba. ¿Existe en América Latina alguna situación parecida?
De momento no tenemos una situación similar. Los sindicatos mantienen una relación positiva con las empresas. Por supuesto, ha habido sus problemas puntuales, pero no es una situación equiparable a la que vive España en la actualidad.

Hablábamos de incrementar los flujos comerciales entre Europa y Latinoamérica, pero Asia juega un papel fundamental en este reparto…
Los países de la costa pacífica pretenden incrementar su relación con Asia, lógicamente. Hay que tener en cuenta que el mercado latinoamericano es de 500 millones de personas, muy por debajo de China o India.

Lo que le falta a América Latina es comerciar entre ella misma, eso es fundamental y uno de los grandes retos que tenemos. Nuestro porcentaje es sólo del 19% y hay que incrementarlo, pero tenemos una crisis logística o de conectividad que hay que solucionar. ■



La CIP organiza su actividad en seis Comités Técnico Consultivos. Infografía CIP.