

la entrevista

JUAN CARLOS ZEVALLOS (PRESIDENTE DE OSITRÁN)

# “En los últimos años, se ha querido capturar al regulador”

El desarrollo del sistema de concesiones ha recargado la agenda del regulador del sector Transportes. Ante ello, su presidente analiza lo que se debe hacer para no perder el norte.

SILVIA MENDOZA MARTÍNEZ

A pocas semanas de concluir su gestión en el regulador del sector Transportes, Juan Carlos Zevallos insiste en que se tiene que fortalecer a Ositrán y resalta el valor de su autonomía para manejar adecuadamente las 26 concesiones portuarias, ferroviarias, aeroportuarias y viales existentes.

## ¿Cuál ha sido el aporte de Ositrán al sistema de concesiones que tenemos?

El marco regulatorio de Ositrán ha sido reconocido como el mejor de la región. Su éxito se basa, principalmente, en su autonomía. Este atributo le brinda al inversionista una garantía, porque sabe que va a tener un interlocutor técnico que no va a tener una injerencia del tipo político. Puedo decir, con tranquilidad, que nunca me han llamado para decirme que me pronuncie de tal manera o que ponga tal tarifa.

## La percepción es que Ositrán no se mantiene neutral, sino que tiende a salir en defensa del Estado.

Yo estoy tranquilo porque se critique eso. Ositrán actúa entre tres agentes: el Estado, el concesionario y el usuario. Tenemos el mandato de defender los intereses de los usuarios dentro de lo que establecen los contratos de concesión y así se hace.

## Usted ha dicho que se ha debilitado al regulador, pero dice al mismo tiempo que no lo han presionado.

No me han llamado para pedir algo, pero, en los últimos años, se han dado normas que han debilitado la auto-



**POSTURA.** Juan Carlos Zevallos insiste en que es necesario el fortalecimiento del regulador del sector Transportes para evitar interferencias políticas y del sector privado.

nomía del regulador. La más notoria ha sido incorporar-nos al Sistema Integrado de Administración Financiera del Ministerio de Economía. Es decir que ahora un funcionario de tercera categoría decide en qué momento y cuánto es lo que tengo que gastar. La pérdida de autonomía financiera genera una dependencia política con el gobierno, quieras o no.

**¿Qué se buscaría con eso?** Es una forma de querer capturar al regulador. Cuando

un regulador pierde autonomía, es vulnerable de ser capturado, ya sea por el privado o por el político.

## ¿Por qué el Estado hace eso, si al final se perjudica con malas concesiones?

El objetivo del gobierno es inaugurar la mayor cantidad posible de obras. Este incentivo colisiona con el incentivo del regulador, que es el de tener mejores contratos. Por su parte, Pro Inversión tiene el incentivo de entregar más concesiones, no importa si lo

hace bien o mal, porque finalmente los problemas los asume el regulador.

## ¿Ositrán ya se ha hecho una idea de lo que este gobierno espera de su regulador en el sector Transportes?

No hemos tenido un acercamiento para tener una idea clara. Lo que sí puedo decir es que, después del cambio en Pro Inversión, se ha dado cierto interés por conocer las propuestas de Ositrán para mejorar el diseño de los contratos de concesión. Además,

## EL PERFIL

- **Estudios:** Economista, MBA en el Loyola College en Maryland
- **Edad:** 40 años
- **Estado civil:** Casado
- **Experiencia:** Viceministro del Interior (2005) y de Agricultura (2006)
- **Hobby:** Coleccionista

me parece que el Congreso está haciendo un esfuerzo serio para analizar todos los elementos que permitan fortalecer o modernizar nuestro sistema regulatorio.

## Si el papel del Ositrán ya es criticado ahora, ¿un mayor empoderamiento podría alejar inversiones?

Si tú eres una empresa seria, vas a buscar que el sistema camine en el largo plazo, con instituciones fuertes y democráticas. En cambio, las empresas que están acostumbradas a tener feudos van a buscar la cercanía con el poder político. Quien piensa eso quizás ve al Perú como un país de África.

## ¿Qué propone para fortalecer Ositrán?

Ya mencionamos el tema económico, pero también proponemos participar en el diseño de los contratos de concesión y en el proceso mismo de adjudicación. Además, debería reconsiderarse el plazo que tenemos para pronunciarnos.

## ¿El debilitamiento del regulador tiene que ver con la proliferación de adendas en las concesiones?

La estadística dice que la ma-

yor parte de las adendas son por las variaciones de obras, de presupuesto, bienes de la concesión y los plazos. Estos temas obedecen básicamente a que se concesionan obras sin estudios definitivos.

## Otro tema recurrente son las demoras en las obras. ¿Por qué sucede esto?

Algunas obras se han concesionado con obligaciones previas del Estado, como la Autopista del Sol y la Red Vial 4. Han pasado dos años y los concesionarios están sin poder hacer nada, se incrementó el peaje y el privado está acumulando lo recaudado en un fideicomiso. Entonces, ¿para qué se aceleró el proceso? Solo para firmar el contrato y salir en la foto.

## ¿Por qué no se dicen estas cosas en su momento?

Nosotros hemos hecho recomendaciones en todos los contratos de concesión, pero como nuestra opinión no es vinculante, no fueron tomadas en cuenta.

## El caso Muelle Sur puede ser tomado como un ejemplo de una concesión con temas por resolver. ¿Qué va a pasar en este caso?

Este es un tema difícil para el concedente. La debilidad es que no se establecieron fechas y condiciones en el contrato. La APN ya ha puesto un cronograma, pero el concesionario dice que se necesita una adenda en la que quiere meter otros temas. Es decir, quiere aprovecharse. El concedente ya verá cómo maneja el tema, pero Ositrán ya constató que ha superado el 70% de uso de la capacidad instalada y si DP World no comienza las obras de la segunda etapa, le toca una multa de US\$500.000 por cada año de demora. ■