

ECONOMÍA & Negocios

GANÓ ISA DE COLOMBIA [B2]

Pro Inversión da la buena pro de la línea eléctrica Chilca-Zapallal

WARREN BLANK, THE LEADERSHIP GROUP [B5]

“Uno no nace con todas las habilidades del líder, pero sí con el potencial”



DÓLAR: Paralelo ◀ Compra 2,860 Venta 2,890 • Interbancario ◀ Compra 2,883 Venta 2,885 • Bancario ◀ Compra 2,830 Venta 2,950 • EURO: Interbancario ◀ Compra 4,435 Venta 4,548

PARA APROVECHAR EL TLC CON EE.UU.

El MTC modifica ley de puertos para promover inversión privada

■ Se permite la operación exclusiva del puerto para que sea más atractivo

■ Se eleva a 60 años la concesión y se prohíben las huelgas y los paros

LUIS CORVERA GÁLVEZ

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) sorprendió ayer al sector portuario. Sucede que a través de un decreto legislativo (aprovechando las facultades para implementar el TLC con EE.UU.) introdujo una serie de modificaciones en la ley de puertos.

En términos generales —señala Álvaro Galindo, director de Tisur, empresa que opera el puerto de Matarani—, “se trata de un conjunto de medidas que se necesitaban para promover la inversión privada en los puertos”. En ese sentido, añade, se ha elevado a 60 años el plazo de las concesiones portuarias (de los 30 que actualmente se usan) y se ha ampliado la posibilidad, bajo ciertas condiciones, de obtener el uso en exclusividad de la infraestructura portuaria a aquella que ya existe (antes solo era para el desarrollo de nueva infraestructura, como el caso del Muelle Sur).

Esto último —coinciden trabajadores y empresarios— se orientaría a promover las concesiones de los puertos de Paita y Pisco. Pero mientras que Galindo cree que era necesario para atraer a los grandes operadores portuarios, los sindicalistas, agrupados en la Federación Nacional de Trabajadores de Enapu (Fentenapu), no lo ven así. “Queda completamente claro que este decreto tiene nombre propio y ha sido emitido para favorecer y



LUIS CHOY/ARCHIVO

VEJETA VISTA. Si se entrega en concesión el Muelle Norte del Callao, esta vista será diferente en cinco años.

facilitar la concesión de los puertos peruanos al empresariado chileno”, asegura Adolfo Granadino, secretario general de Fentenapu. Un argumento que —afirma Galindo— es falso, pues las exigencias para participar en las concesiones son tan elevadas que no solo no las cumplen los peruanos, sino ninguna empresa latinoamericana.

Una posición intermedia es la de los usuarios finales del puerto, representados por ÁDEX. Así, José Luis Martinot, presidente del gremio exportador, considera que es positivo que se haya integrado la ventanilla portuaria a la ventanilla única de comercio, pero cuestionó la exclusividad de uso. A diferencia de los trabajadores, su argumento no es el monopolio o nacionalidad, sino que se hayan reducido las exigencias mínimas de inversión. Ahora basta desembolsar un equivalente al 50% del valor comercial de la infraestructura portuaria o

SEPA MÁS

Iniciativas privadas

1 Están aprobados por el MTC los proyectos de puertos especializados del grupo Romero (uno de granos en Ancón y otro de minerales en Végueta) y del grupo Neptunia (uno especializado en minerales en Ventanilla).

2 Adicionalmente, hay un proyecto del grupo Romero para ampliar su terminal de Ancón con el objetivo de movilizar carga en contenedores, así como uno del patriarca de la familia Ribaud para construir un puerto multipropósito en Chancay.

3 Todos los puertos privados estarían operativos entre el 2010 y el 2012. La inversión

global, de materializarse todos los proyectos, podría llegar a US\$500 millones.

4 El grupo Romero ha cuestionado que en su interés por entregar en concesión los muelles Norte y Centro del Callao, el MTC se niegue a dar el visto bueno para que movilicen contenedores.

5 Esta semana se terminará el estudio de factibilidad del puerto de San Juan de Marcona y se espera que se entregue en concesión a finales de este año. Inicialmente será un puerto especializado en minerales, pero luego irá por contenedores.

También saldrá una ley de aduanas

Como parte de las facultades legislativas entregadas para implementar el TLC con EE.UU., el Gobierno tiene pendiente la publicación de la nueva ley general de aduanas, que mantiene en ascuas a los actuales operadores y agentes portuarios y aeroportuarios del país.

La nueva norma deberá aclarar si el punto de llegada de la mercadería será obligatoria dentro de los puertos y los aeropuertos. Si es así, entonces se dejará fuera de la actual operación portuaria a los almacenes ubicados fuera de dicha infraestructura.

Al respecto, el presidente de la Asociación de Operadores Portuarios del Perú, Carlos Vargas, manifestó que las empresas del sector portuario han realizado en los últimos años inversiones que alcanzarían los US\$50 millones, sobre todo en la ampliación de almacenes. Por ello, demandó que el Gobierno evalúe bien si es posible tomar dicha medida de la noche a la mañana.

Alertó que en los puertos no hay infraestructura para la descarga del actual volumen de mercadería. En todo caso, dijo que eso podría ocurrir en el futuro como un proceso natural y no determinado por una ley.

Otras de las normas que se publicarán en los próximos días será la ventanilla única para el ingreso y salida de mercancías, que involucra no solo al Ministerio de Comercio Exterior, sino también a los de Producción, de Agricultura y otras instancias relacionadas con las exportaciones e importaciones.

incrementar en 50% la capacidad del puerto para obtener la exclusividad; antes era de 100% (solo nueva infraestructura).

POSICIÓN OFICIAL

Si bien es cierto que se establece la posibilidad de entregar en exclusividad la operación del puerto, “esto es una posibilidad y no una obligatoriedad”, resalta Verónica Zavala, ministra de Transportes y Comunicaciones. En ese sentido, es clara en afirmar que aún no se ha decidido usar la opción para Paita y Pisco.

Pero, más que estos puertos, en realidad sería la concesión de los muelles Norte y Centro del Callao el objetivo final de la norma, aunque la ministra prefiera no opinar al respecto. Actualmente en el Muelle Norte trabajan cerca de 40 operadores intermedios que tendrían que salir de entregarse este en concesión. Y no se trata de una decisión que demoraría mucho.

En ese sentido, el presidente de Enapu, Mario Arbulú, afirma que es urgente invertir en dichos muelles. Resulta que si se quiere convertir el Callao en el ‘hub’ de la región, es necesario desarrollar más infraestructura. Eso sí, él no cree en la concesión sino en una alianza estratégica con la inversión privada. Es preciso indicar que el estudio preliminar que se ha hecho para acceder al Callao (a raíz de la construcción del Muelle Sur) establece que se requiere incrementar el área de maniobras de las naves, por lo que se tendrían que integrar los muelles Centro y Norte en uno solo. “Podríamos construir un único muelle con tres amarraderos, similar al del Muelle Sur, con lo que la capacidad del Callao en su conjunto sería de 3,2 millones de contenedores al año”, puntualiza Arbulú.

La decisión sobre el futuro del Muelle Norte y del Muelle Centro se definirá en lo que queda del año en el Ejecutivo. Y de optarse por su concesión como un único terminal, demandaría una inversión de US\$400 millones. Con ello, la inversión privada en el sector en los próximos tres años sumaría US\$1.000 millones, sin incluir los compromisos del Muelle Sur. Además del Callao, se incluyen Paita, Pisco, Pucallpa y las iniciativas privadas (ver recuadro). ■

LA DEMOCRACIA FUNCIONA, SEGÚN INFORME

Presupuesto participativo no traba las inversiones

■ Estudio concluye que el valor promedio de las obras es igual al de proyectos del Gobierno

Por primera vez un estudio analizó en qué medida los gobiernos regionales cumplieron con su presupuesto participativo, es decir, aquella parte del presupuesto de inversiones cuyo uso ha sido concertado con la población. Las obras del presupuesto participativo ejecutadas en el 2007 son aquellas que la población, a través de sus organizaciones y gobiernos locales, consideró prioritarias en el proceso de consultas del 2006.

El presupuesto participativo es un mecanismo democrático que se aplica desde hace varios años, pero hasta hoy no se había analizado su efectividad. En ese contexto, la Mesa de Concertación para la Lucha contra la Pobreza encargó al economista Edgardo Cruzado Silvert analizar la ejecución del 2007 en los 25 gobiernos regionales.

Cruzado determinó primero cuántas de las obras que tenían prioridad cumplió cada gobierno regional. En segundo lugar precisó cuán importantes fueron estas obras ejecutadas dentro del presupuesto total de inversiones.

De acuerdo con una clasificación del propio informe, 10 son

Cumplimiento de proyectos 2006-2007

	Destinó menos del 25% de su gasto de inversión a proyectos prioritarios	Destinó más del 25% de su gasto de inversión a proyectos prioritarios
Más de la mitad de sus proyectos prioritarios fueron ejecutados	San Martín Tumbes Ayacucho	Arequipa-Moquegua-Ucayali-Cusco-Huánuco-Amazonas-Junín-Pasco-La Libertad-Madre de Dios
Menos de la mitad de sus proyectos prioritarios fueron ejecutados	Loreto-Lima Provincias Apurímac-Cajamarca Huancavelica-Ica	Áncash Piura Callao

Fuente: Edgardo Cruzado Silvert

EL COMERCIO

EN PUNTOS

Quiénes sí cumplieron

■ El gobierno regional con mayor nivel de cumplimiento ha sido el de Lambayeque, que en el 2007 ejecutó todos los 37 proyectos que dio prioridad la población en el 2006.

■ En Áncash, su gobierno regional fue el que más obras preferentes ejecutó. Sin embargo, las 142 obras que entregó son el 16% de la alta meta que se puso: 912 proyectos prioritarios.

■ Tacna tuvo el gobierno regional con peores resultados: ejecutó 2 de los 80 proyectos que tenían prioridad y les dedicó el 1% de su presupuesto de inversiones del 2007.

los gobiernos con mejor desempeño al haber ejecutado más de la mitad de los proyectos que tenía prioridad y al haber destinado más del 25% de su presupuesto de inversiones a estas obras: estos gobiernos son Arequipa, Ucayali, Huánuco, Junín, Moquegua, Cusco, Amazonas, La Libertad y Madre de Dios.

En el otro extremo, los gobiernos que no llegaron a cumplir ni el 50% de las obras y que, a la vez, gastaron en ellas menos del 25% de su presupuesto para inversiones son Loreto, Lima, Apurímac, Cajamarca, Huancavelica, Ica, Puno y Tacna. Este último gobierno regional apenas alcanzó a cumplir 2 de las 80 iniciativas que su población dio prioridad, apenas un 3% de efectividad.

NO ES PROBLEMA

El autor del estudio, Edgardo Cruzado, descartó también algunos mitos, como aquel según el cual el presupuesto participativo atomiza la inversión, pues el dinero se destina a muchas obras pequeñas y no a las grandes. “El valor promedio de las obras del presupuesto participativo fue de \$/550.000, mientras que el de las obras del presupuesto corriente fue de \$/500.000”, dijo. De otra parte, recordó que el mecanismo del presupuesto participativo obliga a demostrar el impacto de la obra en el desarrollo, lo cual descarta, por ejemplo, monumentos.

El estudio no señala de qué obras se trata, pero Cruzado refirió que hay un gran número de escuelas, caminos, postas de salud y obras para la agricultura. ■

AL CIERRE DE MAYO

Tasas para créditos hipotecarios y de consumo suben

■ Recientes medidas del BCR afectarán más a los créditos de corto plazo que a las de largo plazo

Las medidas tomadas por el Banco Central de Reserva (BCR) —elevación de las tasas de encaje, del encaje marginal y su tasa de referencia— han producido al cierre del mes de mayo un ligero incremento en las tasas para los créditos de consumo y también, pero en menor medida, en los créditos hipotecarios, informó la Asociación de Bancos (Asbanc).

Así, las tasas para los créditos de consumo en soles se incrementaron entre el cierre de abril y el de mayo, al pasar de 36,01% a 37,14%. En dólares se registró semejante movimiento, pues las tasas pasaron de 16,59% a 17,88%.

Los créditos hipotecarios registraron un comportamiento mixto. En soles, para mayo, las tasas bajaron de 9,49% a 9,45%, mientras que las tasas en dólares subieron de 9,32% a 9,34%.

CORTO Y LARGO PLAZO

El presidente del BCR, Julio Velarde, explicó que, en efecto, las tasas reflejarán el incremento del costo del dinero, pero afectarán



A CASA. Las tasas en soles bajaron.

EL DATO

Quejas de los bancos

Algunas entidades del sistema financiero advirtieron que el alza de las tasas del BCR podría generar una contracción del crédito y, con ello, del consumo y el crecimiento. “Eso es justamente lo que buscamos”, respondió el BCR.

principalmente al crédito de corto plazo, como el de consumo y el comercial, y no al de largo plazo, como el hipotecario.

“En coyunturas como esta (de subida de tasas para controlar la expectativa de inflación), las tasas de corto plazo, lógicamente, tienden a subir, pero las de largo plazo pueden bajar porque ya se sabe qué esperar”, explicó Velarde. ■