

Sin puertos modernos peligra la inversión privada

Es lamentable la falta de coherencia y liderazgo del Gobierno para reducir el cuantioso déficit de transporte vial e infraestructura portuaria que requiere urgentemente el país y, sobre todo, la inversión minera.

La última clarinada de alerta la ha dado la empresa Chinalco, que proyecta invertir en el proyecto Toromocho nada menos que 2.150 millones de dólares en los próximos tres años para producir 1'200.000 toneladas métricas de mineral por año. Sin embargo, conforme lo han señalado sus directivos, será muy difícil que puedan consolidar su proyecto si no cuentan con un puerto seguro, amplio, costo-eficiente y ambientalmente garantizado.

Tal inversión no puede ponerse en riesgo, mucho menos en la crítica coyuntura mundial que amenaza con golpear la economía peruana y torna más difícil la llegada de nuevas inversiones.

Por lo mismo, llama la atención que el presidente de la Autoridad Portuaria Nacional, Frank Boyle, haya declarado inviable que el Callao pueda ser utilizado para exportar el mineral de Toromocho. El plan, ha dicho, es convertir el Terminal del Callao en un puerto especializado en transporte de contenedores.

Cabe preguntarse por qué el Gobierno, que se ha comprome-

tido a dar todas las facilidades para que los inversionistas nacionales y extranjeros puedan hacer empresa, ha esperado casi diez meses para descartar esa propuesta. Más aun, cuando se sabe que el Callao fue considerado una de las alternativas más fiables desde que la minera china ganó en mayo del 2008 el proyecto y anunció el inicio de sus operaciones para el 2012.

Al Estado no le corresponde el papel de empresario e inversionista, pero sí tiene la obligación de asumir un rol regulador y promotor de la inversión privada

En los últimos días se ha sugerido otras posibilidades, como la construcción de terminales marítimos en Ventanilla, Pasamayo o Chancay, las que deben ser evaluadas a la brevedad posible por el Gobierno en coordinación con los empresarios mineros.

De otro lado, también llama la atención que hasta ahora no se haya resuelto cómo se trasladará el mineral extraído desde Morococha, en las alturas de la sierra central de Junín, hasta el puerto elegido como punto de embarque. Sin embargo, las pri-

meras previsiones señalan que el 40% sería transportado por vía férrea y lo restante a través de camiones, lo que implicaría que la Carretera Central, así como las vías de acceso de Lima y Callao afronten un incremento de tráfico en más de 100.000 viajes de camión al año. Ello configura un prospecto realmente problemático, que debe preocupar también a las autoridades regionales de Junín, Lima Provincias y el Callao y, por supuesto, a las autoridades municipales de las jurisdicciones involucradas.

¿Qué hacer? Si bien es cierto que por regla general al Estado no le corresponde el papel de empresario e inversionista, sí tiene la obligación de asumir un rol regulador y promotor de la inversión privada. Sobre todo cuando se trata de infraestructura, en lo que tenemos un déficit de más de 20 mil millones de dólares, el Gobierno debió haber asumido un liderazgo más efectivo.

Hay que actuar ahora. Las oportunidades de inversión no esperan y algunas no llaman a la puerta dos veces. Sería realmente grave que el proyecto de Toromocho pueda aplazarse debido a la inacción gubernamental en el tema portuario y vial, cuya resolución beneficiará no solo a las mineras sino a otras actividades económicas y a los ciudadanos en general. ■

A PROPÓSITO DEL ACUERDO DE LIBRE COMERCIO CON CHILE

Lo que corresponde es desarrollarlo, no denunciarlo

Alejandro Deustua
Internacionalista



Esto es lo que el Perú y Chile acordaron en 1998. Luego, en el 2005, aceleraron la desgravación hasta lograr el libre intercambio de lo esencial del comercio. Hoy, con más del 90% desgravado, la zona de libre comercio peruano-chilena está técnicamente constituida. Y casi nadie protestó por ello. Salvo quienes se negaron a reconocer que el Perú ha logrado establecer un superávit comercial con Chile desde el período 2003-2004, invirtiendo la relación anterior, a la par que los intercambios crecían 3,5 veces entre el 2001 y el 2008, aunque con excesiva concentración en pocos productos.

Ese flujo de positiva interdependencia se complementó en el 2006 con la regulación de los

“El acuerdo con Chile ciertamente puede y debe perfeccionarse. Pero está vigente, no es inconstitucional y contribuye a la estabilidad regional”

flujos considerados por la Organización Mundial de Comercio (OMC) asociados al comercio: inversiones y servicios. Si la norma acá es el otorgamiento del trato nacional y de la nación más favorecida, en el 2006 las partes excluyeron de ese trato un buen número de actividades. En algunos casos, estas reservas deben abolirse (la transferencia de tecnología), ampliarse (las “áreas estratégicas” que sí existen) o aclararse (las desmesuradas restricciones chilenas a los servicios financieros).

El acuerdo permite enmiendas y, por tanto, no está cerrado. Aquellas deben considerar normas sobre una sustantiva asociación local a la inversión chilena cuando la asimetría de capacidades sea, como hoy, abrumadora.

Pero esto implica el desarrollo del acuerdo, no su denuncia.

Bajo la circunstancia actual esas mejoras deben aplicarse también a la referencia territorial. Sin embargo, según la OMC, ello no es determinante porque la referencia no implica al territorio del Estado, sino al “territorio aduanero” de la zona de libre comercio. La definición del acuerdo del 2006 se entiende solo para esos efectos.

Por lo demás, aunque la referencia (que es genérica en los casos del Perú y Chile, a pesar de la mención al Tratado de 1929) debe mejorarse, no existe en el acuerdo demérito territorial, pues la definición peruana incluye aquel que está bajo su soberanía y, además, los derechos de soberanía y jurisdicción que le corresponden de acuerdo con el derecho internacional y nacional. El Acuerdo de Complementación Económica con Chile ciertamente puede y debe perfeccionarse. Pero está vigente, no es inconstitucional y contribuye a la estabilidad regional. ■



VÍCTOR AGUILAR

HUMOR PROFANO

Por Molina



EXPERIMENTOS PARA EL DÍA DE LA MUJER

Por ellas, aunque nos multen

Fernando Vivas
Periodista



Me entusiasma la propuesta de Mercedes Cabanillas de dejar el tránsito solo a mujeres policías. Quizá ha pecado de exceso de discriminación positiva de su género (da a entender que las mujeres son por tendencia honradas mientras los hombres tendemos a ser viles coimeros), pero todo sea para analizar los resultados del experimento.

La propia Meche es en sí un experimento: quería ser ministra de Defensa, para tentar el mismo camino triunfal que llevó a Michelle Bachelet a la Presidencia de Chile, pero le ha tocado el durísimo Interior. Ahora está documentándose en autoayuda política para convencerse de que entre protestas, atracos y tomboos peones, sí se puede.

Pero yo creo que no se puede. Si las Fuerzas Armadas son el cómodo reino de las prevenciones de largo plazo, grandes presu-

puestos y el fácil recurso a gritar ‘mamita, los chilenos’ y arrojarse con la bandera, la policía es el dominio de los partes imprevistos, de la bala perdida que da justo en el susceptible cuerpo opositor, de la muerte súbita del prestigio, del te fregaste si no castigas a tiempo y también te fregaste si lo haces en exceso (como haber separado a las cándidas Fénix expuestas en el Cholotube).

“Descender de la alta defensa a la baja policía nacional no ha amilanado a doña Meche”

Pues este descenso aspiracional de la alta defensa nacional a la baja policía no ha amilanado a doña Meche, que ha cogido la áspera cartera, que más parece una caja de herramientas filudas, con firmeza y un atuendo que combina lo femenino fashion con lo masculino práctico: lentes de soldador y sastres resistentes al fue-

go. Y así se fajará, con tacos y todo, en ese mundillo de inteligencia pendericera por el que tiene una especial debilidad.

Volvamos al tránsito. El experimento, que será paulatino hasta que solo mujeres se paren en intersecciones y se monten en las casetas, tiene una poderosa lectura freudiana, pues serán hembras las que frenen a machos al volante de taxis, combis y buses, serán féminas que papeleta en mano reduzcan a un impertinente de 4x4 hasta hacerlo sentir un desarmado motocarro y a un Tico achorado, si se pone muy faltoso, lo dejarán sin instrumento.

El caos falocrático del tráfico, carrera loca de espermatozoides buscando colarse en un claro del asfalto, será detenido en seco por estas garantes del flujo seminal de nuestra vida urbana.

Por supuesto, mi caprichosa lectura de equidad de sexo choca con otra realidad: la policía de tránsito la dirige el coronel Héctor Dulanto y faltan años y promociones para que las chicas empaten en galones a los hoscos generalotes. ■

rincón del autor

Beatriz Boza



Pero para hacer algo en el Estado, no basta con crear una entidad, dotarla de un mandato legal y un equipo humano capaz: se requieren recursos

Presupuesto para Servir

El Estado existe para cumplir una función en la sociedad: proveer seguridad a la ciudadanía, impartir justicia, cuidar la salud pública, garantizar nuestra identidad, proteger la propiedad, cuidar que la moneda valga, promover la inclusión social, solventar obras y cautelar la solvencia del sistema financiero, entre otras funciones. Ello supone prestar servicios concretos.

Como cualquier organización de servicios, el Estado está integrado por personas, quienes atienden a la gente y prestan el servicio. Por eso, para que una entidad pública sea eficiente, son tan importantes los empleados públicos.

Pablo Ferreiro enseña que para que una persona esté motivada a realizar su labor lo mejor posible, debe: 1. Actuar según procedimientos eficientes, que le lleva

obtener resultados óptimos en la gestión institucional. 2. Sentirse satisfecha en su entorno laboral, es decir, que encuentre atractiva y motivadora la labor que realiza. 3. Identificarse con la misión, razón de ser de la organización, para poder lograr objetivos comunes: servir al ciudadano.

En línea con la importancia del empleado público, el gobierno creó en junio la Autoridad Na-

cional del Servicio Civil (Servir), encargada de aprobar la política de recursos humanos, incluyendo sistemas de capacitación de funcionarios, y nombró presidenta a Nuria Sparch, una tecnócrata con varios años de experiencia destacada en el Estado. La propuesta suena alentadora, pues a diferencia de la empresa privada que cada vez invierte más en desarrollar a su personal, nuestro Estado no tenía una política formal de desarrollo, capacitación y evaluación de capacidades de sus empleados, y menos aún incenti-

vos para su buen desempeño, eficiencia y productividad.

Pero para hacer algo en el Estado, no basta con crear una entidad, dotarla de un mandato legal y un equipo humano capaz; se requieren recursos. El verdadero test del compromiso gubernamental con determinada política se mide en función del presupuesto asignado. Siendo el Estado el principal empleador en el país, con necesidades de capacitación y desarrollo profesional urgentes y atendiendo a que Servir debe contratar a los gerentes

públicos que trabajarán en las regiones, el presupuesto que se le asigne es vital.

¿Recuerda que una de las primeras medidas del gobierno fue imponer recortes y topes salariales desfasados de la realidad? Ello implicó S/.100 millones que se destinaron al Fondo de la Igualdad. Sorprende que una parte importante de los ahorros generados por esos recortes salariales no hayan sido asignados justamente para mejorar el desempeño de los propios funcionarios públicos. ■