

TLC: la revolución silenciosa

i Qué dirán ahora quienes decían que bastaba con la renovación del ATPDEA... que para qué un TLC? Desde ya, vemos que las oportunidades de este acuerdo van más allá de lo puramente comercial: con la ejecución de los decretos legislativos emitidos por el Ejecutivo a través de las facultades legislativas otorgadas para la implementación y aprovechamiento del tratado, estaremos probablemente frente al conjunto de reformas más importante realizado en nuestra economía desde el de inicios de los 90.

Los ministerios han emitido estas normas con diligencia para mejorar la competitividad en varias áreas económicas; normas cuya aprobación en este Congreso hubiera sido improbable o consumido demasiado tiempo y capital político. Cada decreto legislativo es una reforma en sí misma. Su impacto no será inmediato, pero en definitiva consolidará el crecimiento y la mayor inversión en el Perú para el mediano y largo plazo. Veamos, brevemente, algunos ejemplos.

PARA QUE LA INVERSIÓN LLEGUE A BUEN PUERTO (D. L. N° 1022)

Este decreto resulta un elemento indispensable en el proceso de concesiones para eliminar nuestro enorme *déficit* de infraestructura portuaria. Al clasificar los servicios portuarios como "públicos esenciales" se evitará que el comercio exterior peruano sea secuestrado como en la última huelga portuaria, en perjuicio de miles de empresas y trabajadores. Al permitir la integración vertical, se replicará la práctica habitual en otros puertos del mundo, donde un solo operador brinda todos los

servicios. Dadas las restricciones físicas evidentes y con un buen contrato, regulación y competencia de otros puertos, se puede lograr bastante eficiencia y precios competitivos.

Junto con la nueva Ley de Aduanas (que le daría el protagonismo que se merece al rol facilitador de esta entidad y dejaría en segundo plano el carácter fiscalizador), se cerraría un círculo virtuoso que impulsará sustancialmente la competitividad del comercio exterior.

POR LAS MYPE Y EL EMPLEO FORMAL (D. L. N° 1086)

Si bien en el ámbito laboral lo ideal hubiera sido lograr flexibilizar el régimen general y así eliminar los sobrecostos del empleo formal en todo tipo de empresa, esta norma es una aproximación -tal vez más factible- a ello, sobre la cual se puede seguir avanzando. Se parte de la relativa flexibilidad que ya brindaba la ley de MYPE (Ley N° 28015) para extenderla a más empresas, incluso mejorando algunas condiciones.

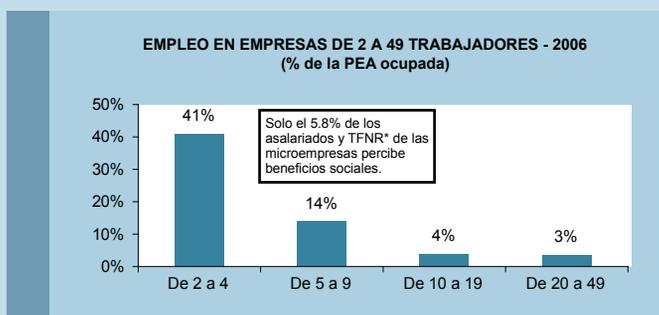
Por ejemplo, con este decreto, se aplicará a las pequeñas empresas casi todo el régimen laboral de las microempresas y serán más las que puedan beneficiarse de ello, pues los límites de la definición de pequeña empresa se elevarán de 50 trabajadores y 850 UIT de ventas anuales a 100 y 1,700, respectivamente.

En cuanto al régimen laboral en sí, se volverá permanente y destaca que se haya reducido la indemnización por despido injustificado para las microempresas de 15 remuneraciones diarias por cada año completo de servicios, con un máximo de 180 remuneraciones diarias, a 10 con un máximo de 90. Para las pequeñas empresas estas cifras serán de 20 y 120. Cabe señalar que estas condiciones rigen para contratos laborales celebrados a partir de la entrada en vigencia del decreto.

Si bien hay aspectos discutibles y algunos señalan que la norma es un desincentivo al crecimiento de las empresas, se debe considerar a este decreto como un primer paso hacia la generalización de un régimen laboral que reduce las barreras a la formalización.

TODOS PARA UNO

Finalmente, vale indicar que faltan reglamentos, su implementación y reacciones de los actores afectados. Hay que estar atentos. Pero lo que nos permite ser muy optimistas es ver cómo la claridad técnica se une a la voluntad política hacia el mismo objetivo: ser el país más competitivo del Pacífico sur.



*Trabajadores familiares no remunerados.

Fuente: Actualización de Estadísticas de la Micro y Pequeña Empresa (MTPE, 2007).
Elaboración: COMEXPERU.

PUERTOS: ¿acortando la brecha?

El déficit en infraestructura portuaria, estimado por el IPE en cerca de US\$ 700 millones, es un serio problema que afecta la eficiencia y rentabilidad del comercio exterior en el Perú y, por ende, pone en riesgo el desarrollo futuro de toda nuestra economía. Y es que si bien estamos creciendo a "tasas asiáticas", la inversión en infraestructura no lo ha hecho a la par y recién ahora que los "cuellos de botella" empiezan a ser insostenibles es que hay una reacción.

Solo para tener una idea de los sobrecostos ocasionados por las precarias condiciones de nuestros puertos (además de otros limitantes como una pobre infraestructura vial y una legislación aduanera inadecuada que, afortunadamente, se estaría reformando en pos de agilizar sus servicios), según el Banco Mundial, cerca del 34% del valor de los productos exportados del Perú corresponde a costos logísticos, mientras que el promedio de la región es del 24%, en Chile es el 18% y en los países de la OCDE es el 9%. Pero esto no es todo, pues la concentración e ineficiencia del puerto del Callao, que mueve en promedio 13 contenedores por buque y por hora (2007) -mientras que Valparaíso (2005) y Cartagena (2006) mueven 47 y 52 respectivamente-, han generado que sus tarifas sean de las más caras en Latinoamérica y se encuentren entre un 25% y un 40% por encima de las de países como Chile o Colombia.

EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1022: UN PASO ADELANTE

El martes 17 de junio del 2008, a través del Decreto Legislativo N° 1022, se introdujo importantes cambios en la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley N° 27943), que servirán para atraer una mayor inversión en el sector e impulsar el desarrollo de una infraestructura portuaria eficiente. En este sentido, COMEXPERU celebra esta iniciativa y espera que sea el comienzo de las mejoras portuarias que tanto necesita el país.

Entre los puntos más destacados de la medida, tenemos que se reconoce como un "servicio público esencial" a la "administración, operación, equipamiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria de titularidad y uso público, así como la prestación de los servicios portuarios en dicha infraestructura". En esta

misma línea, se contempla que el Estado pueda adoptar "las medidas necesarias que permitan su prestación permanente, continua, segura y competitiva" en los "casos excepcionales de interrupción", con lo que habrían mayores garantías para evitar huelgas como la del año pasado que trajo pérdidas irreversibles.

Por otro lado, las modificaciones al artículo 11°, referente a las "inversiones en infraestructura portuaria", son también un importante incentivo para captar una mayor inversión, pues facultan al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y a la Autoridad Portuaria competente para definir la conveniencia de conceder en Uso Exclusivo a la infraestructura portuaria que se otorgará en administración al sector privado. De esta forma, se fomentaría una integración vertical que, si bien puede generar en un principio ciertas críticas por la reducción de la competencia, es un sistema empresarial más eficiente si se toma en cuenta las características físicas de un puerto en donde el espacio es limitado para albergar a muchos operadores en cada etapa. Esto va acorde con las tendencias internacionales, ya que los principales y más eficientes puertos del mundo operan de esta manera. Igualmente, los resultados teóricos y empíricos de diversas investigaciones sugieren lo mismo, al indicar que los beneficios de un mejor funcionamiento del sistema de transporte pueden superar a los posibles riesgos resultantes de que el mercado esté controlado por un pequeño número de actores.

Y es que una integración vertical no tiene por qué significar precios excesivos. Para empezar, permitirá generar economías de escala que agilizarán el movimiento comercial y se traducirán en mejores servicios y precios para los usuarios. Asimismo, la competencia entre los diversos puertos del país (la descentralización del Callao es fundamental) le permitirá al usuario decidir entre la mejor relación calidad-precio. Por último, la eficacia de la regulación y del regulador jugarán un rol trascendental para evitar cobros abusivos, por lo que este debe ser repotenciado.

Según la titular del MTC, Verónica Zavala, estas modificaciones legales permitirían concretar por lo menos 50 proyectos privados para construir infraestructura portuaria en los próximos tres años, los cuales podrían llegar hasta los US\$ 1,000 millones. Para aprovechar al máximo estas mejoras en infraestructura portuaria, además de una normativa aduanera adecuada, se debe invertir paralelamente en infraestructura vial, pues si el "cuello de botella" no está dentro del puerto lo estará afuera, de no haber cambios. ■

SOBRECOSTOS POR CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA (2005; MILLONES DE US\$)			
	LIMA	PROVINCIAS	TOTAL
Carreteras	0	188	188
Puertos	128	26	154
Aeropuertos	16	28	44
TOTAL	144	242	386

Fuentes: IPE, CIUP, ADESET Y MTC.