

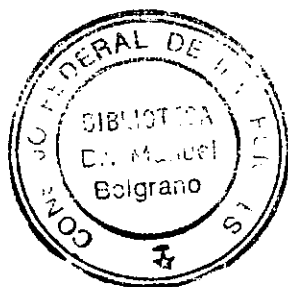
25094

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PROPUESTA PARA UNA POLITICA PORTUARIA
PARA LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Lic. Rodolfo Daniel Gonzalez

10 de abril de 1989



017341
626
I

2704

C. F. I.
INGRESO
10 APR 1989
No. 1646


BUENOS AIRES, 10 de abril de 1989.-

Señor Secretario General
del Consejo Federal de
Inversiones
Ing. Juan José CIACERA
S. / D.-

De mi mayor consideración:

Por la presente elevo a Ud. cuatro ejemplares del informe parcial correspondiente al estudio "Propuesta para una Política Portuaria Provincial", que me fuera encomendado oportunamente por ese Organismo para la Provincia de Buenos Aires, según los términos explicitados en el Contrato suscripto por ambas partes.

Sin otro particular saludo a Ud. muy atentamente.


Lic. Rodolfo Daniel Gonzalez
DNI N° 13.138.007

INDICE DEL INFORME

1. ENFOQUE DEL PROBLEMA

1.1. Marco general

1.2. Consideraciones generales sobre el funcionamiento de los puertos

1.3. Objetivos del Estudio

2. ESCENARIOS PROBABLES

2.1. Escenarios básicos

2.2. Características del proyecto

3. ANALISIS DE LOS IMPACTOS PREVISIBLES SOBRE VARIABLES SOCIO-ECONOMICAS

3.1. Efectos sobre la eficiencia, economía, seguridad y calidad de los servicios

3.2. Efectos sobre reasignación portuaria y actividad económica

3.3. Principales conclusiones de los impactos previsibles sobre variables socioeconómicas

4. EVALUACION DE LOS EFECTOS DEL PROYECTO SOBRE LOS AGENTES ECONOMICOS

4.1. Aspectos distributivos iniciales

4.2. Aspectos redistributivos

1. ENFOQUE DEL PROBLEMA

1.1. Marco general

En los puertos de La Plata y Quequén, ambos de jurisdicción nacional, hoy en día se prestan un conjunto de servicios a las embarcaciones, vehículos y mercaderías que permiten transferir a estas últimas desde los modos terrestres a los acuáticos, y viceversa, con el objeto de efectuar operaciones de importación, exportación, removido entrado y salido, y movimientos en tránsito.

En tal contexto, participan numerosas instituciones públicas y privadas, que no solo abarcan tareas de operativa portuaria, sino que también incluyen funciones de política y regulación (Secretaría de Marina Mercante), administración (Administración General de Puertos, Sociedad del Estado), control aduanero (Administración Nacional de Aduanas), seguridad náutica (Prefectura Naval Argentina), entre otras.

En lo que compete a las actividades de operativa portuaria propiamente dichas, las mismas están coordinadas por las delegaciones de la Capitanía General de Puertos, por mandato de la Secretaría de Marina Mercante del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, y bajo la administración precisamente de la Administración General de Puertos, Sociedad del Estado que también participa de la prestación de ciertos servicios básicos. La Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, se ocupa primordialmente de tareas de dragado de canales de acceso y de áreas intraportuarias.

El sector privado participa de ciertas operaciones portuarias (amarre, estiba, remolque, servicios a los buques, etc.), siendo en algunos casos por concesión de servicio público (por ejemplo, remolque de maniobra). Debe destacarse que en ciertos casos las

empresas privadas son meramente operadores portuarios, y en otros son firmas industriales que operan productos propios y también de terceros.

El servicio de practica y pilotaje se encuadra, por su parte, en el ámbito de la Prefectura Naval Argentina (Armada Argentina). Como se podrá apreciar, el contexto institucional y jurisdiccional de cada puerto es sumamente complejo, y ello es consecuencia del rol estratégico de los puertos y de la multiplicidad de tareas que en ellos deben cumplirse diariamente.

1.2. Consideraciones generales sobre el funcionamiento de los puertos

Sumada a la problemática antes descripta, aparece una serie de factores que caracterizan el funcionamiento de los puertos de La Plata y Quequén, que obviamente alcanzan a los restantes puertos nacionales. Entre los más importantes, deben señalarse los siguientes:

- a) la marcada centralización de las decisiones, de diversa índole, que competen al quehacer portuario, principalmente en la Secretaría de Marina Mercante y sus organismos y empresas dependientes.
- b) la escasa autonomía que poseen los puertos no solo en cuestiones operativas, sino también en materia económico-financiera. Así, los excedentes económicos de un puerto rentable pueden derivarse a puertos deficitarios o directamente a la Tesorería General de la Nación.
- c) la escasa participación que tienen las provincias, municipios, usuarios y trabajadores del servicio en las decisiones sobre planificación, desarrollo y operativa portuaria.

- d) las limitaciones operativas y de desarrollo que afronta el sector portuario derivadas, principalmente, de la escasez de recursos y excesiva burocracia en el ámbito estatal, y las poco claras reglas de juego para una participación más activa y eficiente en la operativa portuaria del sector privado y de las fuerzas vivas locales.
- e) el sobredimensionamiento de ciertas estructuras de empresas operadoras de servicios y el mantenimiento diferido que presentan tanto la infraestructura como equipos portuarios, algunos de los cuales registran un grado apreciable de obsolescencia.
- f) la escasa coordinación interportuaria y de los puertos con las políticas de vías navegables, transporte marítimo y terrestre, almacenamiento, mercados productivos, etc.

Indudablemente, los factores señalados, que no son más que algunos de los más importantes que caracterizan al sector bajo análisis, conllevan a una situación general que conforma un sistema portuario nacional que no funciona como tal, prevaleciendo una prestación de servicios escasamente eficiente y significativamente onerosa, a la cual se suman problemas en la continuidad y regularidad del servicio público, y con una proyección de corto y mediano plazo muy poco alentadora.

Muchos son los aspectos que habría que modificar a los efectos de tender a un sistema portuario argentino más eficiente, económico, seguro y que brinde un adecuado nivel de calidad de servicios a los usuarios.

Asimismo, es muy probable que la transición entre la política actual y la que debería aplicarse para tal fin revista un carácter sumamente complejo y desgastante, por la magnitud del problema, la significativa cantidad de intereses en juego, la enorme disparidad de enfoques y criterios que prevalecen entre los principa-

les agentes involucrados, entre otros. Prueba de ello, son los conceptos encontrados que se exponen en los diferentes anteproyectos de ley de puertos y los obstáculos que se observan para imponer unos sobre otros, mientras tanto el sistema adquiere un grado de anarquía creciente, con un elevado costo social.

Hoy en día, al igual que en otros sectores del quehacer nacional, la disyuntiva se plantea en términos de privatización versus estatización, como si con uno u otro enfoque se pudiesen alcanzar automáticamente los objetivos básicos buscados, tema sobre el que abundan contrastaciones empíricas que suelen demostrar lo contrario.

A pesar de ello, y en forma independiente del grado de participación del Estado en el sector portuario, hay una serie de cuestiones básicas que no admitirían mayores discusiones, a saber:

- i) es necesario establecer una ley de puertos que establezca reglas claras para la operativa y desarrollo del sector.
- ii) resulta imprescindible que el Estado ejerza estrictamente las funciones de política, planificación, regulación, fiscalización y control del sistema portuario, brindando un carácter participativo en las primeras misiones a los agentes económicos involucrados. Asimismo, debe garantizar la prestación continua y regular del servicio público.
- iii) a nivel de cada puerto, debe prevalecer una Autoridad Portuaria Unica que ejecute las misiones básicas ya descritas, coordinando los diferentes servicios ofrecidos, con la amplia participación de los agentes económicos involucrados. Esto permitiría una descentralización operativa de los servicios portuarios, a nivel de cada puerto, evitando los inconvenientes derivados de organismos a empresas centralizadas con un elevado nivel de burocracia en su gestión.

- iv) debería prevalecer, asimismo, un mayor nivel de autonomía económica-financiera en los puertos comerciales, buscando un mecanismo más eficiente para el funcionamiento de puertos que persiguen fines extracomerciales (defensa, desarrollo regional, etc.). Esto brindaría mayores posibilidades de desarrollo a los puertos más rentables.
- v) la infraestructura portuaria y de dragado como las instalaciones y equipamiento deben presentar un estado adecuado para desarrollar eficientemente las operaciones específicas que se prestan en ambos puertos.

Estos aspectos constituyen requisitos elementales para presentar un marco más adecuado de funcionamiento del sector. Sin embargo, no constituyen una garantía suficiente para que el sistema mejore efectivamente, ya que ello depende también de la eficacia de parte de quienes serán los actores intervinientes en cada caso, su marco institucional de participación y el rol específico que jugarán las empresas públicas y el sector privado en las actividades de índole operativo.

1.3. Objetivos del Estudio

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires ha visualizado que una de las alternativas que, en principio podría coadyuvar en brindar una mejor prestación de los servicios en los puertos de La Plata y Quequén, se caracterizaría por lo siguiente:

- a) que la Nación conceda a la Provincia el uso de ciertos servicios que se prestan en los puertos mencionados.
- b) que la Provincia delegue, luego, tal situación a los Municipios respectivos.
- c) que los Municipios, a través de mecanismos apropiados, permitan una activa participación de las fuerzas vivas locales y usuarios del servicio en la explotación y desarrollo de tales puertos.

Esta alternativa permitiría cumplir, bajo ciertas pautas, con los requisitos de descentralización y autonomía, y por otra parte se mantendría la figura del Estado regulador (a través del Municipio).

Precisamente, el propósito del presente documento es identificar y evaluar cualitativamente los efectos socioeconómicos que se derivarían de la cesión de uso a la provincia, y posteriormente a los municipios, de los puertos de La Plata y Quequén.

A tales fines, y según constan en los Términos de Referencia del Estudio, las tareas a desarrollar son las siguientes:

- a) Identificación y evaluación de los efectos sobre variables socioeconómicas: sobre la base del esquema previsto para ambos puertos y de la experiencia recogida al respecto se identificarán y evaluarán cualitativamente los efectos esperables del proyecto en tres niveles que interactúan:
 - a)1. Efectos sobre variables inherentes al "costo generalizado del usuario": economicidad, eficiencia, seguridad y calidad del servicio.
 - a)2. Efectos sobre reasignación y generación de movimiento portuario.
 - a)3. Efectos sobre variables económico-sociales: costos portuarios, costos de transporte terrestre y marítimo, desarrollo económico regional, etc.
- b) Identificación y evaluación de los efectos sobre agentes económicos: se analizará cualitativamente la repercusión de los cambios esperables en las variables de índole económica, financiera y fiscal sobre los agentes económicos principales involucrados en el proyecto (Nación, Provincia, Municipios, A.G.P., operadores portuarios, usuarios, etc.).

2. ESCENARIOS PROBABLES

2.1. Escenarios básicos

A los fines de evaluar los efectos de las medidas estudiadas sobre las variables socio-económicas y sus impactos distributivos, el análisis debe considerar la comparación de las situaciones "con y sin proyecto".

Esto implica prever lo que ocurriría en los próximos años en los puertos de Quequén y La Plata bajo ambos esquemas.

En este sentido, merece efectuarse una primera reflexión: Dado que este proyecto implica básicamente un cambio institucional en la gestión portuaria, y posiblemente una mayor participación de las fuerzas vivas locales en la gestión, operativa y desarrollo de ambos puertos, en principio no hay garantías suficientes en materia de:

- i) que la modificación institucional en sí misma genere cambios positivos relevantes respecto de la situación actual proyectada.
- ii) que la mayor apertura a otros sectores en las decisiones y operación portuaria, y sus consecuencias económicas esperables, provoquen alteraciones favorables significativas, no solo porque ello en sí mismo no lo garantiza, sino también porque, aún en el caso en que lo fueran, tales cambios podrían estar también insertos en la situación actual proyectada, neutralizando los impactos de la medida.
- iii) que las mejoras que puedan provenir de un cambio institucional y una mayor participación de las fuerzas vivas locales, en un esquema más descentralizado y autónomo, no se puedan alcanzar más eficientemente a través de otras alternativas (proyectos de ley de puertos, descentralización de la A.G.P., privatización de puertos, etc.).

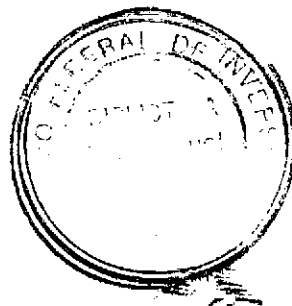
Estos aspectos son esenciales en el análisis puesto que:

- a) si se previese que en el corto y mediano plazo sea posible que los puertos de Quequén y La Plata tiendan a alcanzar un significativo avance en materia de eficiencia, economicidad, seguridad y calidad de los servicios, bajo el esquema actual mejorado, es muy probable que el presente proyecto no genere alteraciones favorables relevantes (salvo en cuestiones distributivas) y, por ende, carezca de mayor sentido económico-social.
- b) aún en el caso contrario, si se visualizase alguna otra alternativa que pudiese alcanzar los objetivos buscados con mayor eficiencia respecto del proyecto estudiado, también ubicaría a este último en un segundo plano.

Estos dos escenarios posibles no serán considerados en los análisis posteriores, no porque carezcan de sentido alguno, ya que de hecho tienen una cierta probabilidad de ocurrencia, sino porque de ser tenidos en cuenta por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires implicaría directamente no seguir adelante con el proyecto encarado, cuyo estudio fuera solicitado.

Aclarado este tema, el escenario básico que será sometido al análisis económico se caracteriza, entonces, por dos premisas elementales, a saber:

- * se considera que los puertos de La Plata y Quequén, en el corto y mediano plazo, de continuarse con el esquema vigente, seguirán con una estructura de funcionamiento similar a la actual, - y sus alteraciones sólo responderán a la tendencia histórica observada.
- * se supone que en el corto plazo no aparecen alternativas de modificación viables, a excepción de la aquí estudiada.



Este esquema permite abstraer del análisis a los otros dos escenarios, legítimos y posibles, que se apartan de las bases que originaron este Estudio.

2.2. Características del proyecto

Definido el escenario global, en el marco del cual se analizarán los diversos impactos previsibles por el proyecto bajo estudio, - es necesario establecer las características de funcionamiento que podrían presentarse dentro del mismo. Así, se asumió lo siguiente, como marco de referencia para la situación proyectada en ambos - puertos:

- i) las Municipalidades de Necochea y La Plata, respectivamente, regirán las actividades portuarias, ya sea directamente o a través de instituciones existentes o creadas al respecto, - con carácter sumamente participativo.
- ii) la Administración General de Puertos (A.G.P.) no intervendrá en los mercados, recibiendo en ambos casos, una compensación financiera por la cesión del puerto y de su infraestructura, instalaciones y equipos.
- iii) las actividades que desempeñaba la A.G.P. serán ejecutadas - por operadores portuarios (privados, municipales, o mixtos) que transferirán cargas propias y de terceros.
- iv) se mantienen los restantes operadores vigentes en ambos puer^{tos} (Y.P.F., FACA, Propulsora Siderúrgica, etc.).
- v) los servicios auxiliares (remolque, practica^{je} y pilotaje, - amarre, estiba, etc.) serán ofrecidos por los actuales pres^tatarios en condiciones similares, sin alterarse la composi^{ción} de otras actividades no vinculadas directamente a la ex^{plotación} portuaria propiamente dicha (Aduana, Prefectura Na^{val} Argentina, etc.).

- vi) las inversiones en infraestructura, instalaciones y equipamiento correrán por cuenta de cada uno de los operadores portuarios, como así también los costos de explotación (personal, combustibles, etc.).
- vii) las inversiones en infraestructura e instalaciones comunes a varios operadores (por ejemplo, caminos de acceso, dragado de canales y zonas intraportuarias, etc.) estarán también costeadas por ellos mismos, ya sea directamente (aportes de capital) o mediante el pago de tasas portuarias.
- viii) los ingresos de explotación que tendrán los operadores portuarios surgirán a través de la aplicación de las tarifas que se apliquen a los diversos servicios.

En este caso puede ocurrir:

- * que las tarifas sean totalmente libres
 - * que las tarifas sean establecidas por las autoridades competentes, ya sea en valores fijos o máximos.
- ix) los costos de explotación y funcionamiento de la institución reguladora y coordinadora de los servicios de ambos puertos serán cubiertos con ingresos provenientes de una tasa de aplicación a los diferentes servicios que se presten.
 - x) los puertos de La Plata y Quequén funcionarán bajo un esquema descentralizado operativamente y autónomo financieramente.
 - xi) en ambos casos, los puertos serán estatales, independientemente de la titularidad del dominio de los bienes que en ellos existan, y se considera que la relación Estado - Operadores se formalizará por la vía de concesión pública.

3. ANALISIS DE LOS IMPACTOS PREVISIBLES SOBRE VARIABLES SOCIOECONOMICAS

3.1. Efectos sobre la eficiencia, economía, seguridad y calidad de los servicios

Bajo los conceptos y enfoque vertidos en el acápite anterior, se

explicitan a continuación los efectos esperables sobre las variables de referencia:

a) Eficiencia y Economía

- * menores interferencias en las decisiones operativas y de desarrollo de organismos centralizados burocráticos.
- * mayor participación de los usuarios en el controlar y operativa de los servicios portuarios, y de las fuerzas vivas locales como mecanismo dinamizante de la actividad portuaria.
- * mayor racionalidad en la asignación de inversiones y de recursos productivos (mano de obra, equipos, etc.).
- * disminución de colas de espera de vehículos marítimos y terrestres por mayor posibilidad de coordinación de arribos.
- * mayor posibilidad de realizar mantenimiento y conservación de infraestructura, instalaciones y equipos, como así también de encarar nuevos proyectos de inversión, con sus consecuencias lógicas sobre la eficiencia de los servicios (tasas de carga y descarga, productividad de la mano de obra, disminución de la ociosidad de los equipos, etc.).
- * mayor coordinación de los diferentes servicios.
- * un aspecto negativo, propio de la mayor descentralización y autonomía, sería la posibilidad de un sobredimensionamiento de la oferta portuaria a nivel del sistema.

b) Continuidad y Regularidad

- * disminución de interrupción de servicios portuarios por constantes paros en empresas estatales. (Es importante que la Institución que coordine y regule la actividad de cada puerto tenga mecanismos de autocontrol para minimizar este impacto).

c) Seguridad

- * En este sentido, probablemente sea necesario un control aduano más estricto de operaciones inherentes al comercio exterior argentino.

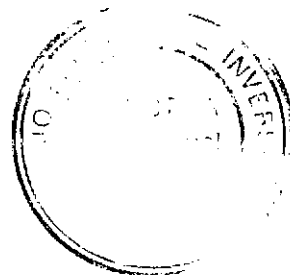
d) Calidad del servicio y tarifas

- * Evidentemente, las mejoras que se observen en la eficiencia, economía, continuidad y regularidad de los servicios traerán aparejadas un incremento del nivel de calidad de los servicios a los usuarios.
- * En cambio, tales efectos, que podrían provocar importantes ahorros de costos a los operadores portuarios, no garantizan de modo alguno una rebaja en las tarifas de los servicios, pudiéndose generar significativos excedentes económicos para aquéllos.

3.2. Efectos sobre reasignación portuaria y actividad económica

- * En principio, las mejoras ya descriptas en la economía, eficiencia, regularidad y continuidad de los servicios portuarios, podrán implicar un balance favorable para los usuarios del servicio en la medida que tales alteraciones sean percibidas por ellos en su "costo generalizado". Aquí son probables varios escenarios.
- * Si los beneficios económicos fuesen captados íntegramente por los operadores portuarios, es de esperar que no se produzcan alteraciones relevantes en la asignación de cargas por puerto y en el tamaño del movimiento portuario.
- * Si los beneficios económicos fuesen íntegramente trasladados a los usuarios (por ejemplo, productores de mercancías transferidas) ello podría derivar en:

- a) mayor asignación de cargas por Quequén y La Plata, a expen -
sas de otros puertos competitivos (especialmente, Bahía -
Blanca, Mar del Plata y Buenos Aires).
 - b) un posible incentivo a incrementar la producción o consumo
de tales bienes, según el caso, por la rebaja en uno de -
los factores de costos de comercialización, orientándose -
esas cargas a los puertos analizados.
- * Si los beneficios económicos fuesen captados íntegramente por
empresas comercializadoras ajenas a los operadores portuarios
o productores/consumidores (por ejemplo, exportadores o impor -
tadores o transportistas) solo podría ser esperable una rea -
signación portuaria de cargas y no una generación productiva.
 - * Obviamente, que una combinación de los escenarios antes ex -
puestos podrían derivar en un mix de los efectos señalados.
 - * En consecuencia, dependerá de una serie de determinantes de -
la traslación de ventajas económicas entre agentes involucra -
dos los efectos reales que se producirán por la "municipaliza -
ción de los puertos de Quequén y La Plata".
- 3.3. Principales conclusiones de los impactos previsibles sobre va -
bles socio-económicas
- * Resulta probable que el proyecto aquí estudiado genere impac -
tos favorables sobre la eficiencia, economía, continuidad y -
regularidad de los servicios prestados en ambos puertos, pu -
diéndose desprender una mejoría general en la calidad de ser -
vicios a los usuarios.
 - * De no mediar mecanismos regulatorios apropiados, no hay ga -
rantías suficientes de que los beneficios directos e indirec -
tos asociados al proyecto sean captados en magnitudes aprecia -
bles por los usuarios.



* Debe resaltarse que el análisis económico parte de la hipótesis que la situación actual no se podrá alterar significativamente, bajo la variante "sin proyecto", y que en el corto plazo no hay soluciones alternativas viables a tal problemática, excepto la aquí analizada. De hecho, ambos argumentos representan, en rigor, escenarios probables pero que escapan al alcance de este Estudio.

4. EVALUACION DE LOS EFECTOS DEL PROYECTO SOBRE LOS AGENTES ECONOMICOS INVOLUCRADOS

4.1. Aspectos distributivos iniciales

En este acápite se analiza cómo se distribuirán los costos y beneficios del proyecto entre los diferentes agentes económicos involucrados, antes de aplicarse mecanismos redistributivos posibles.

En el Cuadro N° 4.1. puede apreciarse para cada rubro relevante, -cuáles serán los organismos beneficiados y perjudicados, pudiéndose notar que algunos efectos representan variables económicas y -otras transferencias financieras:

CUADRO N° 4.1.

EFFECTOS DISTRIBUTIVOS DEL PROYECTO EN GRE AGENTES
ECONOMICOS INVOLUCRADOS, ANTES DE MECANISMOS REDISTRIBUTIVOS

Rubro	Agentes beneficiados	Agentes perjudicados
Infraestructura	A.G.P.	Prov. Bs.As.
Tasa Uso Puerto	Prov. Bs.As.	A.G.P.
Instalaciones y Equipos	A.G.P.	Operadores Portuarios
Costos de Explotación	A.G.P.	Operadores Portuarios
Ingresos por servicios	Operadores Portuarios	A.G.P.
Costos de Supervisión y administración	A.G.P. y C.G.P.	Prov. de Bs. As.
Tareas de dragado y vías de acceso terrestres	DNCP y VN, FA, DNV, DPV, Municipios	Operadores Portuarios
Tasas por dragado y vías de acceso	Operadores Portuarios	Usuarios
Inversión y Mantenimiento de infraestruct. y equipos	A.G.P.	Operadores Portuarios
Costos de colas de espera y mayor eficiencia	Usuarios	

Entre los efectos económicos deben resaltarse los siguientes:

- a) los operadores portuarios si bien asumen los costos de inversión, mantenimiento y explotación de los servicios, se estima que la magnitud de los mismos será inferior respecto de los que actualmente tiene la A.G.P. por la mayor eficiencia. En consecuencia, y dado que percibirían los mismos ingresos por servicios que la A.G.P., podrían acumular mayores excedentes económicos.
- b) los usuarios tendrían beneficios por la mayor eficiencia del sistema, aunque deberían hacerse cargo de los costos de dragado y vías de acceso, (rubro que hoy es financiado por la comunidad en general). Si el dragado se mantuviese a cargo de la DNCP y VN, entonces los usuarios también obtendrían excedentes, aunque ello podría ser captado por exportadores e importadores y no por productores o consumidores, respectivamente.
- c) la Provincia de Buenos Aires, representada por los Municipios, podría tener excedentes financieros, salvo que se hiciera cargo de magnitudes apreciables por la cesión de infraestructura de la AGP y esto no tuviese un correlato adecuado con la tasa de uso de puerto. En cuanto a los costos administrativos los mismos son ahorros que tendrán la A.G.P. y la CGP.

4.2. Aspectos redistributivos

Como ya se apuntó anteriormente, la generación de beneficios económicos del proyecto no asegura que se efectivizarán mecanismos automáticos que transfieran a aquéllos hacia los productores o consumidores, permitiendo efectos positivos sobre la actividad económica global y regional.

En este sentido, hay sobradas experiencias locales sobre proyectos rentables económicamente y que no produjeron los efectos re-



distributivos deseados, por confiar excesivamente en los mecanismos de mercado. (Por ejemplo, construcción del Canal Emilio Mitre, proyectos portuarios privados en el Río Paraná y Costa - Atlántica, etc.).

En este caso, ante la escasa manifestación de situaciones de clara competitividad entre puertos u operadores de un mismo puerto, es probable que las tarifas de los servicios portuarios no desciendan en la magnitud de los ahorros de costos. También es esperable que agentes económicos de significativo poder económico - capten otros beneficios de la mayor eficiencia que se logre (por ejemplo firmas exportadoras).

En consecuencia, se sugiere que el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, intervenga en ambos puertos y capte, a través de tasas especiales, parte de los beneficios generados por el proyecto, y los redistribuya por mecanismos fiscales o crediticios a productores regionales.