

Aporte al proceso de Participación Ciudadana

Expositor - Ing. José María Lojo- Presidente del Consorcio de Gestión Puerto La Plata y Consejo Portuario Argentino.

TEMA “Revisión de tarifa del Tramo Puerto de Santa Fe - Océano de la Vía Navegable Troncal”

Consideraciones

Los valores de aumento de tarifas solicitados son muy extremos e incluyen acciones de mejora y profundización que no han sido evaluados de manera suficiente y la compensación de una deuda que también merece ser auditada, ya que no solo se refiere al mayor precio, sino a tareas de mejora definidas con presumible arbitrariedad.

Es importante mantener un criterio de moderación en estas tarifas por su incidencia en la competitividad de las cargas transportadas.

En la documentación presentada para sustentar el aumento de tarifas propuesto, se observa claramente un incremento en los precios de los servicios contratados que ameritan su consideración.

Si se aceptan como válidos los aumentos otorgados y retroactivos aplicados según se ha informado sería conveniente disponer de informe de auditoría externa y control institucional al respecto, como así también, el criterio de re-determinación de precios a aplicar en el futuro.

Existe el riesgo de que las empresas privadas (por ejemplo las de dragado y balizamiento) presionen para elevar los precios de sus contratos y esto, trasladado a tarifas, implica pérdida de competitividad y posibilidades de desarrollo para las economías regionales dependientes de estas infraestructuras.

Respecto a la propuesta de aumento de tarifa para hacer frente a lo adeudado, podrían estudiarse mecanismos de financiación alternativos de largo plazo (mayor a 3 años) que permitan moderar el aumento presente.

En la información de sustento se indica que se planifica mantener niveles de dragado de 2.1 millones de M3 en 2024. En dicho informe no observamos que se hagan pronósticos técnicos o hidrológicos que lo justifiquen siendo que ese volumen equivale al de 2023, un año particularmente atípico digno de ser retirado de la serie. Además, ese volumen dragado contiene una importante proporción de tareas de mejora, lo que indicaría que podrían postergarse a la espera de mejor situación económica.

Estando AGP a cargo transitoriamente de la gestión y habiéndose decretado licitar en el corto o mediano plazo, sería conveniente no planificar mejoras y que estas sean incluidas en los nuevos pliegos, amortizables a largo plazo y que sean parte de la oferta.

Dadas determinadas cuestiones ya expuestas resultan imprescindible realizar un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) antes de realizar cualquier plan de mejoras, como así también disponer de mayor profundidad en la VNT para la competitividad del sistema. Pero, además de analizar la Tasa Interna de Retorno de esa inversión (mayor profundidad puede implicar menor cantidad de embarcaciones), deberían considerarse las acciones de remediación, compensación y mitigación que sean necesarias.

Es momento de reforzar la responsabilidad ambiental y social teniendo en cuenta referencias modernas, globales y el trámite de las audiencias públicas correspondientes. Profundizar la traza actual sin considerar alternativas significaría una falta a esa responsabilidad.

El tráfico en el año 2023 no fue muy positivo, pero claramente se planifica recuperar en 2024 y a futuro tal como se dispone.

Sería conveniente aclarar por ende en circunstancias tan desfavorables para la VNT se han introducido bonificaciones para los cruceros que, en caso de ser necesarias, no queda claro por qué tendrían que ser soportadas por las finanzas de la VNT. Mismo criterio debería aplicarse a otras posibles bonificaciones existentes.

En ese sentido consideramos que es necesario revisar la conveniencia de priorizar el Canal Emilio Mitre como salida del Río Paraná al Río de La Plata.

Del mismo modo, debería considerarse la incorporación del proyecto del Canal Magdalena, que ya tiene EIA aprobado en Audiencia Pública y claramente ofrecería una salida al mar desde El Codillo a la máxima profundidad deseada, conveniente desde todo punto de vista y particularmente el ambiental.

La razón de ser de la VNT es abastecer eficientemente la logística de las distintas cadenas de valor que la utilizan y al mismo tiempo el desarrollo económico y social de las regiones a las que sirve. Esto obliga a la consideración estratégica del sistema portuario conectado y la inclusión dentro de las mejoras planificadas de los accesos a los mismos.

No debería caerse en la priorización de una cadena de valor sobre otras, generando una VNT a su medida que no atienda suficientemente a otras.

Por último, respecto de las tarifas de Cabotaje, si bien se considera razonable una actualización, sería conveniente incluir un porcentaje de bonificación que estimule la actividad.

En conclusión

- Se considera oportuno un aumento de tarifas que cubra los mayores **costos reales**, revisando los procesos de aumento de precio otorgados y **excluyendo gastos en mejoras futuras** que no han sido convenientemente tramitadas ni evaluadas.
- Se sugiere establecer un **período mayor a los 3 años** indicados para recuperación de la deuda, considerando alternativas de financiamiento.
- Revisar y establecer **criterios de re-determinación de precios** que aseguren poder tener tarifas “calzadas” en el futuro.
- Las propuestas de mejoras futuras deberían ser consensuadas con participación federal y sometidas a análisis técnicos, económicos y con especial **tratamiento ambiental y participación pública**.
- Se propone bonificar parte del aumento propuesto para **cabotaje**.