



Foto: El País

El Acuerdo del gobierno con la firma belga Katoen Natie (KN), que otorga a su empresa Terminal cuenca del Plata (TCP) la preferencia en la operativa de contenedores del puerto de Montevideo por 60 años, implica, en los hechos, la constitución de un monopolio privado que desplazará a Montecon, la otra empresa que actualmente opera en el puerto.



Ads By

Sin embargo, este tema trasciende a una simple disputa entre dos empresas. Se trata de una decisión que aleja toda posible competencia en el puerto por 60 años, dejando a exportadores e importadores cautivos de un único proveedor. Dada la incidencia que el puerto tiene sobre la competitividad de la economía, esta decisión afectará el costo de las exportaciones e importaciones, pero también el de toda la producción —vía el componente importado directo e indirecto que contiene— y el consumo.

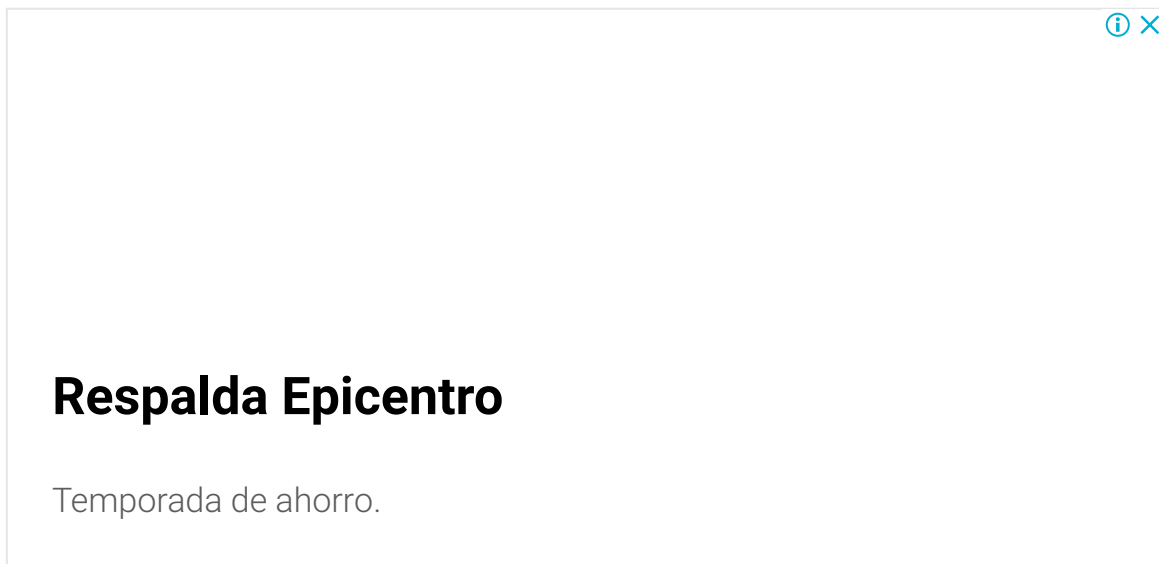
El gobierno presenta el acuerdo como beneficioso, porque evita un juicio con KN, asegura inversiones que mejoran la eficiencia y rebaja tarifas a exportadores. Veamos cada uno de estos argumentos.

La amenaza de juicio y la legalidad del Acuerdo

KN viene amenazando con un posible juicio desde hace años. Fundamenta su posición en que TCP debió enfrentar competencia cuando, sostiene, tenía derecho a ser la única empresa. Sin embargo, los fundamentos jurídicos son débiles y la cifra que reclama (U\$S 1.500 millones) resulta, a todas luces, desproporcionada.

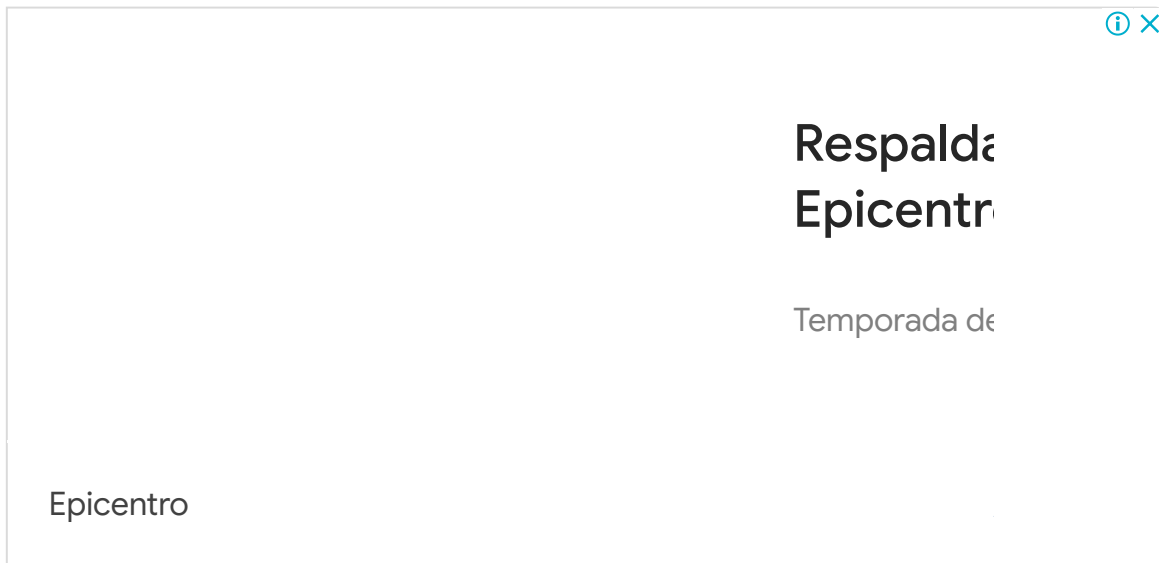
La Ley de Puertos defiende y promueve la libre competencia en el puerto y establece a título expreso que la ANP deberá tomar las medidas necesarias para evitar la formación de monopolios de hecho. Y la propia ley que

autorizó la creación de TCP dice explícitamente que la concesión de la terminal especializada de contenedores no podrá implicar restricciones para operar en otros sectores del puerto.



Estas leyes no dejan lugar a ningún derecho de exclusividad, por lo que cuestionan el fundamento de la amenaza de juicio, además de la propia legalidad del Acuerdo, que, por otra parte, contraviene la Constitución, que establece que la concesión de monopolios debe realizarse por ley.

La cifra reclamada, por su parte, supondría que TCP podría haber obtenido ganancias casi 5 veces superiores a las que obtuvo en los últimos 15 años, alcanzando una rentabilidad sobre patrimonio de 58% promedio anual, magnitudes que hacen innecesario cualquier comentario.



Una inversión innecesaria, que consolida el monopolio que se crea

El gobierno sostiene que el monopolio otorgado a TCP, junto a las inversiones comprometidas, permitirán mejorar la eficiencia del puerto y, con ello, bajar tarifas. El razonamiento se basa en que la empresa está operando con capacidad instalada ociosa y que, al aumentar el volumen de sus operaciones, aprovecharía economías de escala y reduciría costos.

<p>Alquiler Coche</p> <p>EUR 19,15</p> <p>Visitar sitio</p>	<p>Alquiler Coche</p> <p>EUR 23,56</p> <p>Visitar sitio</p>	<p>Alquiler Coche</p> <p>EUR 6,77</p> <p>Visitar sitio</p>
--	--	---

Pero no sólo TCP tiene capacidad instalada ociosa. También hay capacidad ociosa en los muelles públicos, donde opera Montecon. Si se mide por la longitud de los muelles, más de la mitad de la capacidad instalada del puerto está sin usar, mitad en TCP y mitad en los muelles de ANP. Y el Acuerdo no supondrá una mayor utilización de la capacidad instalada global del puerto, porque sólo pasa operativa de un lugar a otro. Se utilizará más infraestructura de TCP a costa de menor uso de los muelles de la ANP.

Además, el Acuerdo prevé que KN invertirá en una nueva terminal, más grande que la actual, más que duplicando su capacidad instalada. Por tanto, TCP mantendrá una capacidad ociosa similar a la actual, sin aumentar su eficiencia.

A mediano plazo no se requiere una nueva terminal, que sólo va a dejar un puerto con más infraestructura ociosa. Por otra parte, la inversión tampoco implica una innovación tecnológica que permita competir mejor. El lector se podrá preguntar ¿qué incentivo tiene entonces KN para realizar la inversión? Se trata de un comportamiento típico de las empresas con poder de mercado, que tienen incentivos a invertir en exceso como forma de generar barreras a la entrada de potenciales competidores. El Acuerdo refuerza la racionalidad de este comportamiento, porque prevé que sólo se podrá admitir competencia luego de que TCP utilice, durante dos años consecutivos, más del 85% de su infraestructura. Queda claro que invertir en exceso le asegura el monopolio que el Acuerdo le otorga.

La decisión de realizar una nueva terminal aporta una razón más en contra del monopolio: ¿por qué no hacer una licitación pública para explotar la nueva terminal, habilitando así más competencia? No hay razones de economía de escala ni de eficiencia que lo puedan explicar.



Limpieza de Windows PC

Limpia y Optimiza Windows® en 2 Min

Frágil y parcial rebaja de tarifas, que anula capacidad de regulación futura

El Acuerdo incluye rebajas que alcanzan a algunas tarifas que TCP cobra a los exportadores, con resultados finales que difieren según tipo de contenedor y días de estadía. De acuerdo con las estimaciones que la consultora CPA Ferrere realizó para KN, la rebaja de tarifas será, como máximo, de 13,9% respecto a lo que actualmente cobra Montecon, en tanto que, en otros casos, las tarifas se mantienen 30% superiores.

A su vez, el Acuerdo libera tarifas que se cobran a los buques, que hasta ahora estaban topeadas, por lo que si TCP decide aumentarlas, se trasladará a exportadores e importadores aumentando el costo total del flete. Y también prevé que TCP pueda crear nuevos ítems tarifarios, sin necesidad de contar con autorización de la ANP, a diferencia de lo que sucedía hasta ahora, por lo que nada impide que TCP pueda compensar las rebajas previstas con subas en otros rubros.



Alquiler Coche

EUR 19,15

[Visitar sitio](#)

Alquiler Coche

EUR 23,56

[Visitar sitio](#)

Alquiler Coche

EUR 6,77

[Visitar sitio](#)

Los importadores, por su parte, no tendrán ninguna rebaja de tarifas, y quedarán cautivos de un único operador que, según las estimaciones de CPA Ferrere, actualmente cobra tarifas que llegan a ser 85,5% superiores a las de Montecon. Sin duda, malas noticias para toda la economía, por el impacto sobre el costo de las importaciones de bienes de capital, insumos y bienes de consumo final.

Existe un consenso extendido en economía acerca de que, cuando existe un monopolio, resulta fundamental contar con adecuados mecanismos de regulación, en particular de precios, para evitar abusos de la empresa

monopólica. Sin embargo, el Acuerdo va en la dirección opuesta: limita totalmente la posibilidad de regular precios. En algunos casos, fija el valor de las tarifas por 60 años, y cualquier modificación, por ejemplo ante baja de costos por innovación y cambio técnico, deberá ser acordada con la empresa. En otros casos, directamente se acuerda que la empresa las puede fijar libremente, sin restricción alguna. La antítesis de la recomendación básica en materia de regulación de monopolios.

Independientemente de las consideraciones que puedan hacerse sobre la situación actual del puerto, de la calidad y costo de sus servicios, la consagración de un monopolio privado sin regulación, donde, aunque imperfecta, había algo de competencia, no sólo no va a arrojar mejoras, sino que afectará negativamente la competitividad de nuestra economía, y lo hará por 60 años.

(*) *Economistas, columnistas invitados.*

Me gusta 58

Reportar error

Enviado

Error

Reportar error

Escribir

Su email

enviar

Temas relacionados