

CPC.N° 1268 /

ANT.: Solicitud de la Empresa Portuaria
Talcahuano - San Vicente (EPT)
Rol N° 491-02 F.N.E
Rol N° 221-02 C.P.C

MAT.: Dictamen de la Comisión.

Santiago, 22 AGO 2003

- 1.- El señor Luis Alberto Rosenberg Nesbet, Gerente General de la Empresa Portuaria Talcahuano - San Vicente, en adelante EPT, formulo una solicitud a esta Comisión Preventiva Central, de conformidad con los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542, sobre Modernización del Sector Portuario Estatal, con el objeto de que se pronuncie acerca de las condiciones propuestas para la licitación de una concesión portuaria para la explotación del frente de atraque compuesto por los sitios uno y dos del Puerto de Talcahuano, cuya administración, explotación y conservación corresponden a EPT.
- 2.- Indica en su solicitud que el Puerto de Talcahuano requiere de urgentes inversiones en infraestructura y equipamiento, para su funcionamiento y competitividad, a fin de detener el avanzado proceso de deterioro que le afecta y, agrega, que el Estado no realizará las inversiones requeridas, porque el nuevo orden público económico se lo impide y los recursos necesarios para ello están asignados a gastos sociales urgentes y prioritarios.
- 3.- El Puerto de Talcahuano, expresa el solicitante, está ubicado en la Bahía de Concepción, protegida por la isla Quiriquina, que actúa como una barrera natural. Son por tanto sus aguas abrigadas y especialmente estables. Es un puerto estatal, de servicio público y está administrado por la Empresa Portuaria Talcahuano - San Vicente, bajo un sistema multioperador. El terminal es multipropósito, destinado a transferir carga general, fraccionada a granel y, especialmente, de contenedores. Esta última representa un 68% del total de la carga transferida entre enero y octubre de 2002.
- 4.- Añade que la demanda por los servicios del Puerto de Talcahuano proviene mayoritariamente del sector forestal, como ocurre en todos los

puertos de la VIII Región. Así, el mayor volumen de carga está constituido por la transferencia de celulosa, papel, otras maderas y madera dimensionada. También se transfiere, entre otros productos, harina de pescado, comestibles y productos industriales.

5.- El puerto, continúa la presentación, tiene un muelle marginal, que forma el sitio uno, de 156 metros de longitud, el cual, con el apoyo de una boya, permite operar naves de hasta 185 metros de eslora y 8,3 metros de calado autorizado. En él atracan todos los barcos de comercio exterior y cabotaje, y es utilizado, principalmente, para la transferencia comercial. El sitio dos, de 208 metros de longitud, se encuentra inutilizado para la atención de naves de carga, debido a su deficiente estado. Su uso está limitado a la atención de naves menores, tales como pesqueros industriales de pesca para consumo humano, remolcadores y lanchas de bahía.

6.- La EPT, sostiene que el Puerto de Talcahuano sólo es viable si se otorga una concesión que genere los incentivos de largo plazo a una empresa privada para que realice las inversiones requeridas.

Su reducido tamaño, las restricciones para su expansión, su ínfima participación de mercado (apenas un 3,9%) y la dinámica competencia de la VIII Región harían innecesario aplicar a este puerto las restricciones a la integración horizontal y vertical fijadas por el Dictamen N° 1.045, con motivo de la licitación de las concesiones portuarias de los frentes de atraque en los puertos de Valparaíso, San Antonio y San Vicente, permitiendo, de este modo, estimular el número de potenciales interesados y asegurar el éxito de la licitación.

El que no se apliquen dichas restricciones permitiría que todos los operadores de los puertos privados de la Región, así como el concesionario de San Vicente, participen en la licitación. Con todo, seguirían vigentes, respecto a los puertos de la quinta Región, las reglas de integración vertical y horizontal contenidas en el referido Dictamen.

7.- Precisa la presentación, que el Directorio de EPT optó por un esquema monooperador para explotar el frente de atraque del Puerto de Talcahuano y sus áreas de respaldo, es decir, según el Dictamen N° 1.045, aquel "sistema de operación portuaria en que la movilización de la carga en el frente de atraque es realizada por una única empresa de muellaje". Los puertos privados utilizan este sistema, sin excepción.

8.- Los principales argumentos económicos para establecer dicho sistema son: a) alcanzar eficiencias operativas derivadas de una mejor coordinación en las distintas actividades que se realizan al interior de un frente de atraque, b) aumentar la eficiencia derivada de economías de especialización y de diversidad, y c) otorgar incentivos para las inversiones privadas que permitan la creación y aprovechamiento de economías de escala y mejorar, consecuentemente, la eficiencia en la transferencia de carga.

En el esquema monooperador existiría la posibilidad de generar fuertes economías de escala, porque una parte importante de sus costos son fijos y que corresponden a la construcción de la infraestructura, a la inversión en maquinaria y a las explanadas de acopio de la carga. En el caso del manejo de contenedores, alrededor del 80% del costo total anual de un frente de atraque es independiente de la cantidad de carga movilizada. Por ello, en la medida que aumenta el volumen de carga transferida disminuye el costo medio de provisión de infraestructura y se obtienen óptimos niveles de inversión.

9.- Fundada en tales antecedentes, la Empresa Portuaria de Talcahuano ha sometido a la aprobación de esta Comisión Preventiva Central las siguientes propuestas:

- Obligatoriedad de servicio y acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios portuarios, conforme lo establecen los artículos 14, inciso final, 21, 22, y 31 N° 2 de la Ley N° 19.542, y artículo 19, letra d) del Reglamento de Licitaciones.

Conforme establece la Ley, los servicios prestados en los puertos estatales deben ser remunerados mediante tarifas públicas y no discriminatorias (artículo 14 respecto de los concesionarios y 21 respecto de las empresas portuarias).

La EPT ha estudiado la opción de establecer tarifas máximas para cada uno de los servicios portuarios que no presenten alternativas de competencia. Entre tales servicios regulados se encuentran aquellos que, por su naturaleza, (por ejemplo, los servicios de provisión de infraestructura) o por razones de eficiencia operativa y de economías de escala (en general, los de movilización de carga), serán prestados por el concesionario que explota la concesión y respecto de los cuales el usuario no tiene alternativa de contratación. Los servicios regulados serán debidamente identificados en las bases, así como en los correspondientes contratos de concesión.

Existirá una segunda categoría de servicios cuyas tarifas, debido a la existencia de alternativas competitivas o por revertir aquéllos carácter opcional para el usuario, serán libremente determinadas por el concesionario, de acuerdo a las condiciones del mercado.

10.- Afirma la EPT, que atendido el carácter de servicio público que tienen los puertos estatales, se ha previsto que las bases incluyan desincentivos en el evento que el concesionario sobre utilice el puerto, más allá de un nivel socialmente óptimo. Desde el punto de vista del concesionario, puede resultar atractivo aumentar la ocupación del frente de atraque a niveles cercanos al 100%. Ello se traduciría, sin embargo, en mayores costos de las naves que deben esperar a que llegue el turno para ser atendidas. Así, asegurar cierta capacidad ociosa resulta óptimo desde el punto de vista del sistema de transporte en su conjunto. El establecimiento de un cobro por la congestión que sufra el frente de atraque se basa en un principio de eficiencia dinámica, que incentiva al concesionario para que realice las inversiones destinadas a satisfacer el crecimiento de la demanda de largo plazo, por servicios del frente de atraque licitado o, en su defecto, incentiva las inversiones privadas en otros puertos estatales o privados.

11.- La Ley, continúa la presentación de EPT, atribuye a cada empresa portuaria el deber de elaborar un Reglamento interno de uso de frentes de atraque, el cual debe ser aprobado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Asimismo, se establece que el Reglamento debe publicarse en el Diario Oficial y formar parte integrante de las bases de licitación (art. 22). En lo sustantivo, dicho Reglamento ha de conformarse con criterios técnicos objetivos y no discriminatorios, propender a un uso eficiente de la infraestructura portuaria y a un desarrollo armónico de la actividad.

12.- Por otra parte, EPT señala que quedará al concesionario la decisión de operar por sí mismo o de subcontratar ciertos servicios con terceros, sujeto a un determinado límite. El concesionario mantendrá, en todo caso, su responsabilidad frente a los usuarios y a la empresa portuaria.

Las bases de la licitación y/o el contrato de concesión incorporarán normas relativas a estas materias.

13.- La operación de los servicios portuarios permite al concesionario tener acceso a los más diversos tipos de información. Tratándose de concesionarios que operan integradamente con otras actividades conexas, tal circunstancia los sitúa en una posición evidentemente ventajosa, pues les permite acceder a

la información de sus competidores. Teniendo presente esta circunstancia, se prevé que la empresa portuaria establezca, en las bases y/o en el contrato de concesión, un "formato de información" que el concesionario deberá mantener disponible a terceros, por ejemplo, respecto de las reservas contratadas, las prioridades de servicio que se siguen respecto de las naves que arriban al puerto, el tipo de carga y los consignatarios y, en general, acerca de los aspectos relevantes, para que todos los interesados puedan adoptar, en análogas condiciones, sus decisiones y no existan asimetrías de información que den a los navieros, grandes usuarios o consignatarios relacionados con el concesionario portuario ventajas respecto de sus competidores.

Se prevé, asimismo, que el contrato de concesión contenga la facultad de la empresa portuaria para requerir del concesionario la información necesaria para fiscalizar el cumplimiento de la Ley, de las bases de licitación, del contrato de concesión, así como de las condiciones que se someten a consideración de esta Comisión.

14.- Los conflictos que puedan suscitarse entre los concesionarios de un frente de atraque y los usuarios de sus servicios requieren de una solución rápida y eficaz. En este sentido, se hace necesario establecer, en las bases de licitación y/o en el contrato de concesión, la facultad de la empresa portuaria de dictar reglas tendientes a subsanar actos discriminatorios y resolver conflictos planteados por cualquier usuario que alegue de tales actos ejecutados por el concesionario. Corresponderá en este caso al usuario, que es un tercero respecto del contrato de concesión, optar por dicho mecanismo o por los tribunales que tengan competencias en las respectivas materias del conflicto, incluyendo desde luego a los organismos encargados de velar por la libre competencia.

15.- Consultada la Cámara Marítima Portuaria acerca de la licitación del frente de atraque del Puerto de Talcahuano, señaló, en lo medular que, dadas las condiciones que exige la empresa licitante para la prestación de los servicios portuarios, si se establecen los resguardos destinados a evitar discriminaciones arbitrarias o abusos de posición dominante, considera que las normas a la restricción horizontal y vertical resultan, en este caso, innecesarias e, incluso, estima que son injustas y discriminatorias.

16.- La Asociación Nacional de Naves de Chile A.G. -ASONAVE-, también consultada, señala que la solicitud de EPT resulta insólita, debido a la

flagrante inconstitucionalidad e ilegalidad que conlleva una medida de tal naturaleza.

Precisa que el sistema monooperador establecido, a modo excepcional, en el artículo 23 de la Ley N° 19.542, resultará evidentemente constitutivo de un monopolio, si no se cumplen estrictamente los requisitos establecidos en la norma pertinente. Se transgrediría la citada ley y la Constitución Política del Estado, si el Puerto de Talcahuano fuere autorizado para ser concesionado bajo un sistema monooperador, levantando las restricciones a la integración vertical y horizontal, ya que en la VIII Región no existen otros terminales estatales equivalentes, debido a que el Puerto de San Vicente ya fue concesionado en un 100%, bajo el esquema monooperador, quedando como única alternativa el Puerto de Talcahuano, como multioperador.

1.- Por su parte, la Fiscalía nacional Económica, señala que en el año 1998, con ocasión de la licitación de las concesiones portuarias de los frentes de atraque en los puertos de Valparaíso, San Antonio y San Vicente, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante informó, con respecto a los sitios que se licitarían en el puerto de San Vicente, que las naves de diseño similar a las que operaran en dicho puerto podrían ser atendidas en los puertos privados vecinos de la VIII Región, a saber, Lirquén, Puchoco y Coronel. Los otros puertos (Talcahuano, Molo 500 etc.) no pueden operar naves de diseño semejante a las que se atienden en los puertos mencionados. En consecuencia, la competencia entre puertos, especialmente para carga general y de contenedores para naves de diseño similar (es la nave de mayor eslora total, calado máximo y desplazamiento a plena carga que puede operar en un frente de atraque), se daría, en la Quinta Región, entre los frentes licitados en Valparaíso y San Antonio y, en la VIII Región, entre San Vicente y los puertos privados de Lirquén, Puchoco y Coronel.

18.- Agrega la FNE que a diferencia de lo que ocurre en la zona central, existe una gran variedad de puertos en la zona de Concepción, desde puertos graneleros puros, como Penco, Jureles y Puchoco, hasta puertos como los de San Vicente, Lirquén, Coronel y Talcahuano, con tendencia a especializarse en carga general. Las distancias entre ellos son pequeñas, por lo que pueden considerarse como frentes de atraque independientes, dentro de un gran puerto regional.

Indica que el índice de concentración de Herfindahl, en cuanto se refiere a la carga general en la VIII Región, no es sensiblemente mayor que el de otros sectores generalmente considerados como competitivos. Por otra parte, la concentración en la carga de contenedores sí es bastante alta, constituyendo el aspecto más preocupante desde el punto de vista de la competencia.

19.- En relación con la propiedad de los puertos de la VIII Región, la Fiscalía hace presente que el concesionario de San Vicente se vincula a la empresa de servicios de estiba y desestiba SAAM; Lirquén está vinculado al grupo Matte y, en menor medida, a celulosa Arauco y Constitución (Celco), ambos productores de celulosa; Coronel se vincula a Celco, Ultramar (empresa naviera) y otros; Puchoco y Jureles se vincula a Cabo Froward; y Penco se encuentra vinculado a Transantártica Turismo Limitada y Coroydon Investment S.A.

En estas circunstancias, agrega el informe, la situación del Puerto de Talcahuano es especial, pues actualmente representa menos del 4% de la carga en una zona en que el grado de concentración es bajo, lo que no haría necesario imponer restricciones horizontales en la licitación. Sin embargo, merece especial atención el movimiento de los contenedores. Si se analiza en detalle la evolución de este tipo de carga, es posible observar que si bien desde mediados de los noventa el número de TEUS (twenty foot unit, la unidad de medida de la carga en contenedores) transferidos fue en decrecimiento, hasta llegar el año 1999 a sólo un 3% de la carga total transportada en contenedores. En el año 2000, con posterioridad a la concesión de San Vicente, la participación de Talcahuano aumentó a un 15%, nivel que se mantuvo el año 2001. Esta participación cayó a menos de la mitad durante los primeros nueve meses de 2002. La razón de esta baja se debió a que, durante el año 2001, tres clientes de Talcahuano se trasladaron a San Vicente. Uno de ellos Fullcontainer, lo hizo porque empezó a operar con naves de mayor eslora, que Talcahuano no podía atender. Los otros dos prefirieron San Vicente, debido a la garantía de contar con un sitio de arribo y por razones tarifarias. Ello explica la reducción de la participación de mercado de Talcahuano, en cuanto a contenedores, desde un 14% en 2001 a un 8,2% en 2002. Hoy, la participación de Talcahuano es muy similar a la que tenía en el año 1998.

20.- Una eventual fusión entre los puertos de San Vicente y Talcahuano, en concepto de la FNE, produciría un aumento de la concentración que no afectaría en demasía los niveles actuales. Sin embargo, si el análisis se

concentra solamente en el transporte de contenedores se produce un incremento mayor en el índice de Herfindahl, que llega a niveles elevados, lo cual es una señal preocupante.

21.- Con respecto a la capacidad portuaria de la Región, indica que es importante señalar, según la FNE, que si la capacidad existente está limitada mayor es, pues, la posibilidad de una conducta anticompetitiva. De acuerdo a un estudio de demanda por servicios portuarios realizados en 1998 por la Universidad Católica de Concepción, la demanda, en un escenario optimista, para el 2001, iba a ser de 10,67 millones de toneladas. Si la capacidad predictiva del modelo se mantiene, la demanda para 2020 sería de 15 millones de toneladas. De estos 15 millones, unos 6 millones, poco más del 40% de la carga, estaría representado por contenedores.

Por otro lado, los puertos de la Región están operando en buenas condiciones de ocupación, lo que implica que, dado el aumento proyectado en el volumen exportable, las tasas de ocupación actuales no significan una restricción. Más aún, existen proyectos para expandir los puertos de Coronel y de Lirquén, además de las ampliaciones que actualmente se están realizando en el frente de atraque concesionado de San Vicente.

22.- A diferencia de la zona central, continúa el informe, en esta Región los generadores de carga están bastante concentrados. Celulosa Arauco exporta, por sí sola, casi el 25% de la carga total y la Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones genera otro 15% del total regional. Ambas empresas dividen su carga entre los puertos y, además, dicha carga es diversa, esto es, fraccionada, en contenedores y a granel. Esto significa que, en caso de un intento de cartelización de los puertos de la Región, estas empresas tendrían interés y poseerían cierta capacidad para romper el eventual acuerdo. Nada similar ocurre en la zona central, donde no existen exportadores de esa magnitud.

23.- Con relación a las Condiciones actuales del Puerto de Talcahuano, el informe expresa que de conformidad con un estudio realizado por el Sr. Ronald Fischer ("Condiciones para la licitación del Puerto de Talcahuano", de 10 de diciembre de 2002) y que se ha acompañado a la solicitud de EPT, el Puerto de Talcahuano tiene varias ventajas naturales, partiendo por el hecho de que se encuentra en una bahía natural de grandes dimensiones, protegida por la isla Quiriquina, por lo que sus aguas son razonablemente tranquilas. Sus principales inconvenientes son que tiene un área de respaldo relativamente

pequeña (9,2 hectáreas) y que, a pesar de estar cerca de la tercera ciudad más importante del país, su ubicación no es óptima ya que sus accesos son difíciles. Adicionalmente, el puerto tiene otros inconvenientes, especialmente restricciones a la infraestructura que limitan el servicio, el más importante de los cuales es que dispone sólo de un sitio de atraque, lo que impide garantizar a una naviera que el sitio va a estar siempre disponible, situación que no permite ofrecer servicios a líneas navieras establecidas.

Por lo tanto, un licitante independiente de las demás empresas portuarias de la Región debería construir un segundo frente de atraque y realizar algunas otras mejoras, como dragado, bodegas, repavimentación etc. Según Fischer, el costo estimado de la alternativa de menor costo sería de US\$14,2 MM. El problema es que dicho proyecto no sería rentable, considerando las ventajas de los otros puertos, que poseen mejores sitios de respaldo y mejores accesos y cuentan con posibilidades de expandir su capacidad a menor o igual costo.

Por su parte la Empresa Portuaria Talcahuano - San Vicente no puede mejorar la capacidad de la infraestructura del puerto, ya que podría verse enfrentada a riesgos legales, debido que estaría modificando las condiciones económicas del concesionario de San Vicente. Todo esto permite sostener que, a pesar de ser un puerto con buenas condiciones naturales, le afecta una serie de restricciones que limitan su capacidad para convertirse en un puerto operativamente independiente. En definitiva, en las condiciones actuales, si el puerto no se concesiona, lo más probable es que termine por morir, ya que la imposibilidad de invertir hará que, a medida que pasa el tiempo y los otros terminales mejoran sus instalaciones, cada vez menos barcos serán sus usuarios.

24.- En cuanto a la aptitud de crecimiento del Puerto de Talcahuano, el informe agrega que las posibilidades de crecimiento del frente de atraque están limitadas, en principio, por las restricciones generales que impone el tamaño de la poza de abrigo. Con todo, los niveles de eficiencia en la transferencia de la carga podrían aumentar, al menos duplicando la capacidad máxima de atención, si se efectúan las inversiones requeridas para el mejoramiento del frente de atraque y de sus áreas de respaldo. Análisis preliminares determinan que sería posible habilitar el sitio uno para naves porta contenedores de hasta 205 metros de eslora y de 10,5 de calado autorizado, lo que permitiría celebrar

contratos con naves de línea garantizándoles sitio al arribo, lo que hoy es imposible.

25.- Con relación a los efectos de mantener restricciones a la integración, la Fiscalía coincide con lo planteado, en su estudio, por el Sr. Ronald Fischer, en que señala que las actuales restricciones establecidas a la integración horizontal limitan en gran medida la competencia ex - ante por la concesión. De acuerdo a estas restricciones, los operadores portuarios de la región no podrían participar en la licitación, lo cuál, por sí solo, elimina a algunos de los operadores más importantes del mercado y limita mucho las posibilidades de competencia. Esto, porque las empresas que se presenten a la licitación deben ser lo suficientemente grandes como para poder realizar las importantes inversiones que son necesarias. Por otro lado, dado que se trata de un puerto relativamente pequeño, aún incurriendo en inversiones importantes, no es probable que existan grandes operadores internacionales interesados.

26.- Por el contrario, si se levantan las restricciones, los operadores regionales tendrían una ventaja en el proceso de licitación, ya que ellos sólo necesitan un frente operativo para que Talcahuano sea un activo interesante. En tal caso, los operadores extra regionales, que necesitan invertir para tener al menos dos sitios operativos, no podrían hacerlo. Por lo tanto, sería conveniente introducir, en las bases de la licitación, requisitos de inversión u otros que igualen las condiciones de los interesados regionales. Se propone como requisitos, a modo de ejemplo, establecer estándares de diseño para los sitios de atraque, y estándares de servicio, como velocidad de transferencia y otros indicadores de calidad o alguna otra alternativa con efectos equivalentes. En todo caso, después de alzadas las restricciones, sería conveniente revisar los efectos que ello causa sobre la competencia en la Región, para determinar si hubo efectos anticompetitivos.

27.- Sobre la base de los antecedentes expuestos, la Fiscalía Nacional Económica expresa en cuanto a las propuestas específicas planteadas por la Empresa Portuaria de Talcahuano, que en tanto se formulan atendiendo a las exigencias que la Ley N° 19.542 y su Reglamento, ellas contemplan una serie de resguardos destinados a evitar discriminaciones arbitrarias o abusos de posición dominante en que eventualmente pudiere incurrir el concesionario de este frente de atraque. Tal característica revisten los proyectos sobre obligatoriedad del servicio y acceso igualitario y no discriminatorio de los servicios portuarios, criterios tarifarios que garantizan competitividad, las

normas de calidad, asignación de capacidad etc., todas ellas relevantes y pertinentes, de modo que no existe reparo a su respecto.

28.- Sin embargo, señala, merecen un especial análisis aquellas que se refieren al alzamiento de las restricciones a la integración vertical y horizontal contenidas en el Dictamen N° 1.045, que se pretenden incorporar a las bases de esta licitación.

En el proceso de licitación que convocaron conjuntamente las Empresas Portuarias de Valparaíso, San Antonio y Talcahuano - San Vicente, el Dictamen N° 1.045 de esa H. Comisión Preventiva Central, estableció reglas que limitan la integración horizontal: a) entre la sociedad adjudicataria de un frente de atraque estatal y una sociedad concesionaria de otro frente estatal, en la misma Región, norma que, en este caso, afectaría al concesionario del Puerto de San Vicente; y, b) entre los puertos privados y una sociedad concesionaria de otro frente de atraque estatal de la misma Región, regla que afectaría a todos los puertos privados de la VIII Región, como Lirquén, Coronel, Jureles, Puchoco y Penco.

29.- Al respecto, EPT señala que actores relevantes en esta actividad, empresas vinculadas al transporte marítimo y dueños o destinatarios de la carga, tienen importantes y legítimos incentivos para participar en el negocio portuario, de modo de asegurar una operación más barata y eficiente de la cadena de transporte, habida cuenta de que la operación de muellaje puede, introducir, fluidez o "cuellos de botella" en el conjunto de esa cadena, a pesar de que la participación porcentual de los actores en el costo total sea pequeña.

Dado que la H. Comisión Preventiva Central, en su Dictamen N° 1.045, dejó abierta la posibilidad de analizar la conveniencia de disminuir algunas de las restricciones y teniendo presente que dicho Dictamen se aplicó a los puertos de la zona central y a los de la VIII Región tomando como referencia la situación del Puerto de San Vicente que en esa época ya era el principal actor regional con un 35% de la carga total, el Fiscal fue de opinión que tales restricciones resultan excesivas para el Puerto de Talcahuano y que, de mantenerse, no producirían ningún efecto práctico, salvo el de disminuir innecesariamente la competencia ex ante por la licitación del puerto, lo que probablemente resultaría en la oferta de peores condiciones, con perjuicios tanto para la EPT como para la comunidad de Talcahuano y los demás actores de la cadena de carga.

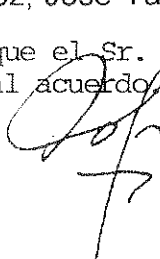
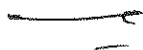
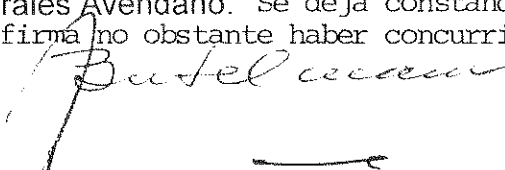
30.- Considera la Fiscalía que la eliminación de estas restricciones no afectará la libre competencia ya que sumado a la estructura del mercado en la octava Región ya descrita, ésta estará resguardada por las reglas de "no discriminación arbitraria" establecidas por la H. Comisión Preventiva Central en el Dictamen N° 1.045 y por la Ley N° 19.542 y su Reglamento, que hacen referencia, entre otros aspectos, a la obligatoriedad del servicio y acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios portuarios, a las tarifas públicas, a las normas de calidad, al mecanismo expedito del control de no discriminación etc. Las referidas reglas constituyen un marco regulatorio que, de cumplirse, da garantías suficientes para que la licitación del frente de atraque del Puerto de Talcahuano se lleve a efecto, sin restricciones a la integración vertical y horizontal, alzando en este caso particular las existentes, sin que ello conlleve necesariamente riesgos para la libre competencia.

31.- Con los antecedentes expuestos, atendida la solicitud de la EPT y lo expuesto por esta empresa, en presentación de fojas 110, referido a cambios en la participación del mercado en el segmento de transferencia de contenedores, y, en particular, lo informado por la Fiscalía Nacional Económica, esta Comisión autoriza la licitación del frente de atraque del Puerto de Talcahuano sin las restricciones en cuanto a integración, tanto horizontal como vertical contenidas en el Dictamen N° 1.045. Sin embargo, se previene a la EPT que deben quedar suficientemente asentado en las respectivas bases de la licitación resguardos suficientes que garanticen que no se producirán discriminaciones arbitrarias o cualquier conducta que pudiere importar abuso de posición dominante de parte del concesionario. Del mismo modo, las bases deberán contemplar los mecanismos necesarios para asegurar el acceso igualitario y no discriminatorio de los servicios portuarios.

En cuanto a tarifas, las bases deberán establecer que éstas no podrán ser superiores a las máximas que rigen para el Puerto de San Vicente.

Notifíquese a la Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente, a la Cámara marítima Portuaria, a la Asociación Nacional de Naves de Chile A.G. y a la Fiscalía Nacional Económica.

El presente dictamen se acordó en la sesión del día 8 de agosto de 2003, por la unanimidad de los miembros presentes, señora Andrea Butelmann Peisajoff, Presidenta, Claudio Juárez Muñoz, José Yáñez Henríquez y Rodemil Morales Avendaño. Se deja constancia que el Sr. José Yáñez Henríquez, - no firma no obstante haber concurrido al acuerdo



FRANCISCO VARAS FERNANDEZ
Secretario - Abogado
Comisión Preventiva Central