

REPUBLICA DE CHILE
COMISIÓN PREVENTIVA CENTRAL
Agustinas 853, piso 12
SANTIAGO

ORD.: 1274 /

ANT.: Consulta de Portuaria Andes
San Antonio S.A., rol N° 443 –
02 F.N.E, 204 y 207-02 CPC

MAT.: Dictamen de la Comisión

Santiago, 09 DIC 2003

1.- MANUEL CAÑAS ESTÉVEZ, Gerente General, en representación de PORTUARIA ANDES SAN ANTONIO S.A., en adelante PORTUARIA ANDES SAN ANTONIO, ambos domiciliados en Avda. Barros Luco N°1613, piso 12, San Antonio, formuló a esta Comisión la consulta Rol N° 204- 02 C.P.C., sobre la incidencia que, en la libre competencia, tendrían determinadas decisiones adoptadas por el directorio de la EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO S.A., en adelante EPSA, que básicamente se refieren a dos situaciones que, en su concepto, por tener como efecto una reorientación de la atención de naves de mayor calado de servicios navieros regulares de transporte de contenedores, hacia el terminal Molo Sur del puerto de San Antonio, en perjuicio del terminal Espigón, infringirían las normas de defensa de la libre competencia.

2.- La consulta se refiere, en lo medular, a la modificación del régimen de prioridades de atraque de naves y un nuevo régimen de tarifas, materia que, a la fecha de interposición de la consulta, estaba siendo conocida en juicio arbitral, luego de que, aproximadamente, en agosto de 2001, San Antonio Terminal Internacional, en adelante S. T. I., concesionaria del sector monooperado, interpusiera demanda en contra de EPSA, por supuesta competencia desleal respecto del terminal Espigón, multioperado, procedimiento que concluyó, con fecha 30 de mayo de 2002, mediante una conciliación entre las partes. El contenido de ésta, según la consultante, afectaría la libre competencia entre ambos terminales, en atención a las siguientes consideraciones:

- a. Según lo establecido por esta Comisión en su Dictamen N° 1045, además de la competencia entre los diversos puertos existe también competencia al interior de un puerto, entre los frentes de atraque, por la transferencia de carga, no es aceptable que se alteren las reglas del juego del mercado, en beneficio del sistema monooperado.
- b. El nuevo régimen de prioridades acordado en el juicio arbitral, que se aplica a terceros que no formaron parte en dicho proceso, es el siguiente:

TABLA DE PRIORIDADES TERMINAL MULTIOPERADOR ESPIGÓN			
	SITIOS	ESQUEMA ANTERIOR	ESQUEMA NUEVO
SITIO 4	1era Prioridad	Naves con más de 550 contenedores.	Naves Contenedores (1)
	2da Prioridad	Naves con más de 350 contenedores.	Naves de Carga Fraccionada (2)
	3era Prioridad	Contenedores y carga general.	Otras Naves que ingresan de acuerdo a ETA (3)
SITIO 5	1era Prioridad	Naves con más de 400 contenedores.	Naves de Carga Fraccionada (2)
	2da Prioridad	Naves con más de 250 contenedores.	Otras Naves que ingresan de acuerdo a ETA (3)
	3era Prioridad	Contenedores y carga general.	
SITIO 6	1era Prioridad	Naves graneleros	Sin Prioridad
	2era Prioridad	Naves con contenedores y/o carga general	
	3era Prioridad	Otras naves	
SITIO 7	1era Prioridad	Naves con carga general	Sin Prioridad
	2era Prioridad	Otras naves	

- c. Estos cambios significarían, a juicio de la consultante, una disminución notable de las prioridades que se asignaban a la atención de naves con carga de contenedores, en los sitios 4 y 5, lo que impediría a los multioperadores atender la demanda, en circunstancia que en los sitios 1, 2 y 3 del Molo Sur, donde opera STI, las prioridades asignadas a la atención de dichas naves representan un 100%.

- d. A lo anterior, se agrega la incorporación, en el acta de conciliación, de una cláusula (la N° 1 del Capítulo 3°) según la cual, “atracada una nave en cualquiera de los sitios 4 y 5 no podrá ser sacada hasta el término de la transferencia en ese sitio”, a diferencia de lo que ocurre en el terminal Molo Sur, donde la empresa S.T.I. sí está facultada para mover sus naves.

II.- Dragado de los sitios 4 y 5 del Espigón.

- 3.- Con relación a este tema, la consultante sostiene:
 - a. Por acuerdo del Directorio de EPSA, de fecha 8 de abril de 2002, se resolvió, por unanimidad, que EPSA debe apoyar y fomentar el dragado de los sitios y de la poza del puerto, para adecuarlos a las nuevas exigencias del mercado naviero, incluido el aumento de calado para los sitios en que opera S.T.I., por un período de prueba de 6 meses (Acuerdo 001.21.EXT/08.04.02).
 - b. A la vez se acordó, por el contrario, en cuanto se refiere a las ofertas de dragado de los sitios 4 y 5 del Espigón, por las empresas AGUNSA y PORTUARIA ANDES SAN ANTONIO, acoger la recomendación del Sistema de Empresas, en adelante SEP, en el sentido de que mientras no concluyera un estudio, por parte de ese organismo, no se lleve adelante tal dragado (Acuerdo 002.21.EXT. 08.04.02), por cuanto dicha obra constituiría una de desarrollo y aumento directo de la capacidad del frente de atraque y no una de reparación o conservación del mismo.
 - c. En cuanto a los efectos que la postergación del dragado causaría sobre la libre competencia, se manifiesta que los armadores y empresas de estiba y desestiba que operan en dicho terminal multioperado verían limitado el ejercicio de su actividad económica para atender naves de mayor calado, a diferencia de lo que ocurriría en los otros dos terminales, que sí cuentan con autorización para efectuar el dragado.

4.- Don FERNANDO CRISOSTOMO BURGOS, gerente general de la EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO S.A. (EPSA) , en su representación, expuso, en síntesis, lo siguiente:

1. Cambio de prioridades y movimiento de naves.

En relación con el contenido de la conciliación producida en el juicio arbitral, promovido por STI en contra de EPSA, específicamente, la alteración del orden de prioridades de atención de las naves, EPSA afirma que los cambios introducidos no serían discriminatorios ni afectarían mayormente a PORTUARIA ANDES SAN ANTONIO. Fundamenta esta afirmación en las siguientes consideraciones:

El orden de prioridades de atraque, mediante el cual EPSA efectúa la programación del atraque de las naves que solicitan sitios en el Espigón, tiene

sentido sólo respecto de un conjunto específico de naves que solicita sitios en el terminal, a las cuales pasan a asignárseles los sitios de acuerdo a la prelación que le corresponda, según el tipo de nave o el tipo de carga, o bien de acuerdo a su orden de arribo anunciado al puerto.

EPSA hace presente que STI, demandante en el juicio arbitral, pretendía que el Juez Arbitro ordenara a la Empresa Portuaria, reponer el antiguo orden de prioridades vigente a la fecha de la licitación, que era el siguiente:

Sitio	1ª prioridad	2ª prioridad	3ª prioridad
4	Naves con más de 500 TEU ¹	Naves multipropósito ²	Otras naves
5	Naves de cabotaje ³	Otras naves	
6	Naves de cabotaje	Otras naves	

Por tanto, el nuevo orden de prioridades, ya expuesto en este informe, representaría, según EPSA, una adecuada conciliación entre las prioridades actualmente vigentes y las antiguas prioridades, cuya aplicación solicitaba STI.

Agrega que el nuevo orden de prioridades no discrimina arbitrariamente a favor de STI y en contra de las empresas de muellaje que operan en el Espigón, puesto que responde a la demanda vigente y a las actuales circunstancias imperantes.

En cuanto a que las prioridades permitirían atender la demanda de carga y descarga por nave y por tanto reducir costos, replica que las prioridades por sí mismas no son determinantes para atender la demanda de carga.

En definitiva, agrega, la capacidad del Espigón, que es fija (cuatro sitios), está determinada por la productividad de las empresas de muellaje, es decir por la velocidad de transferencia de la carga que movilizan.

Tampoco sería efectivo que la aplicación del nuevo orden de prioridades no asegure a las líneas navieras o servicios de contenedores una probabilidad

¹ Naves con más de 500 TEU: Naves de contenedores con una capacidad para transportar más de 500 contenedores de 20 pies.

² Naves multipropósito: Naves que transportan más de un tipo de carga.

³ Naves de cabotaje: Aquellas que sirven al transporte nacional de mercancías. Dicho de otra manera, aquellas naves que efectúan transporte de mercancías entre puertos nacionales.

cierta de atención al momento en que las naves recalán a San Antonio, pues con las antiguas prioridades tampoco se lo podía asegurar con certeza, ya que la asignación de sitios disponibles depende de la demanda por el uso de los mismos.

Por último, en relación con la cláusula del acta de conciliación, según la cual "atracada una nave en cualquiera de los sitios 4 o 5 no podrá ser sacada hasta el término de la transferencia de su carga en ese sitio", no es efectivo, a juicio de EPSA, que esta idea establecida en la conciliación imposibilite la mejor utilización y optimización de los sitios, ni perjudique a la consultante.

Dragado de los sitios 4 y 5 del Espigón.

En relación con el dragado de los sitios 4 y 5 del Espigón, EPSA se refiere a las diversas afirmaciones de la consultante, formulando las siguientes consideraciones:

El directorio de EPSA no desechó la proposición de dragado, sino que acordó "apoyar y fomentar el dragado de los sitios y de la poza del puerto", pero decidió acoger la petición del SEP, antes referida.

EPSA ha realizado periódicamente los dragados que son necesarios para mantener la capacidad normal de los sitios del Espigón, esto es, dragados de "conservación", que deben realizarse periódicamente, a diferencia del dragado de "profundización", que implica, modificar la situación que existía al momento de la licitación del frente de atraque concesionado.

La Empresa Portuaria señala no haber discriminado a favor del concesionario del frente de atraque Molo Sur, en materia de dragado. Agrega que STI programó la ejecución de dragados de profundización necesarios para las obras de ampliación de muelles y, por otra parte, solicitó y le fue concedido por la Autoridad Marítima poner en prueba, por seis meses, un sistema de calados mayores que los actuales, sin que EPSA tenga injerencia alguna en dichas obras, que son de facultad del concesionario, de acuerdo a las reglas de los respectivos contratos de concesión.

Agrega que, en la conciliación alcanzada entre EPSA y STI, se establece, en lo sustancial, que "EPSA se obliga a incorporar en sus tarifas el valor económico de las inversiones realizadas por ella misma, con fondos propios o de terceros, que incrementen la capacidad de los servicios del frente de atraque que administre. Esta será una tarifa adicional y deberá ser aplicada sólo a los

beneficiarios directos de dichas inversiones”, con lo cual se despeja el camino para realizar inversiones en el Espigón, entre otras el dragado de profundización.

EPSA concluye que no ha incurrido en ningún acto u omisión contrario a las normas de la libre competencia, en particular, discriminación arbitraria en contra de las empresas de muellaje que operan en el Espigón y a favor del concesionario STI.

5.- Por su parte, los señores Alberto Bórquez Calbucura y Yurik Díaz Reyes, en representación de STI, se refieren a los dos hechos, ya aludidos, que a juicio de la denunciante serían contrarios a la libre competencia. A su parecer, ambos hechos son, por el contrario, actos a través de los cuales se habría puesto fin a una competencia desleal de los multioperadores privados hacia STI, en virtud de una conducta discriminatoria de EPSA que otorgaba condiciones excepcionales a aquellos, en perjuicio del Terminal Concesionado, e infringía abiertamente las condiciones establecidas en el contrato de concesión celebrado con STI.

Según STI, tres serían los cambios arbitrarios e injustificados introducidos en las condiciones de competencia interna existentes a la fecha de la licitación:

Cambios en la Infraestructura del frente de atraque competidor, el Espigón, que mutaron esencialmente el destino de ese frente usado, básicamente, para barcos graneleros, mediante inversiones que tenían por objeto el mejoramiento y aumento de las capacidades operativas del frente de atraque, con la indisimulada intención de favorecer la atención de naves de contenedores.

Régimen de prioridades de atraque en el frente de atraque competidor, que alteraba la definición del “Molo Sur” como un “terminal especializado en contenedores”.

Cambio en el régimen de tarifas aplicables al frente de atraque competidor. En relación con este punto, STI señala que siendo “monooperador”, realiza directamente las operaciones dentro del “Molo Sur”, cobrando ella todos los servicios, y que el Espigón, en cambio, es un terminal administrado por EPSA, “multioperador”, cuyas operaciones son realizadas por las diferentes empresas privadas de muellaje existentes, cobrando EPSA directamente las tarifas por uso de infraestructura, salvo los servicios relacionados con la estiba.

Finalmente expresa que, pese a que en las bases de la licitación, EPSA se comprometió a no fijar tarifas en niveles tales que constituyeran una competencia desleal, luego de que, en octubre de 1999, STI entregara su primer Registro de Tarifas, EPSA acordó establecer un nuevo sistema tarifario. Este sistema se

igualaba al del terminal concesionado sólo en lo que se refiere a carga general (concepto que incluye las naves de contenedores), pero castigaba con una mucho mayor tarifa de uso de muelle a la carga, la atención de otro tipo de naves.

6.- Por su parte, el Presidente del Sistema de Empresas Públicas (SEP), Sr. Carlos Mladinic Alonso, se refirió a varias consultas formuladas por la Fiscalía Nacional Económica, sobre su rol en la decisión del Directorio de EPSA, en relación con el proyecto de obras de dragado de los sitios 4 y 5 del frente de atraque Espigón del puerto de San Antonio. En síntesis su planteamiento es el siguiente:

EPSA, en cuanto empresa de propiedad estatal, debe cumplir con lo dispuesto en la Ley de Administración Financiera del Estado, la cual establece que la incorporación de nuevos estudios básicos, programas y proyectos de inversión requiere, en forma previa, la solicitud de identificación y de autorización de recursos del Ministerio de Hacienda, y contar con el financiamiento y la evaluación favorable de MIDEPLAN. En virtud de dicha disposición, EPSA debe, necesariamente, registrar en el Banco Integrado de Proyectos los antecedentes contenidos en las solicitudes de identificación del dragado a que se refiere la consulta del Antecedente.

Además, para realizar gastos de inversión real, es requisito indispensable que el proyecto cuente con la identificación previa, mediante decreto exento conjunto de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Hacienda y Economía, quienes deben solicitar al SEP la correspondiente asesoría técnica.

Actualmente, EPSA no ha incorporado el proyecto de dragado a que se refiere la Consulta, al Banco Integrado de Proyectos, por lo cual no cuenta con ninguna recomendación favorable de MIDEPLAN. Tampoco ha solicitado al Ministerio de Hacienda su identificación, ni entregado los antecedentes necesarios a ninguno de los organismos competentes (MIDEPLAN, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, SEP), para proceder a una evaluación técnica, económica y financiera, que permita autorizar la ejecución del proyecto.

Respecto al inicio de obras similares en los sitios de los frentes de atraque monooperados 1, 2 y 3, ubicados en el Molo Sur, y 8, ubicado en el sector Norte de ese puerto, se hace presente que esos sitios se encuentran administrados por concesionarios de los frentes de atraque respectivos (STI y Panul), bajo el esquema monooperador, pudiendo realizar inversiones, si así lo estiman conveniente, por lo que no corresponde al SEP pronunciarse respecto de estas situaciones.

7.- Analizados todos los antecedentes, el Fiscal Nacional Económico, informó lo siguiente:

En relación con el nuevo régimen de prioridades.

Hace presente que la materia que, en este capítulo, es objeto de la consulta de PORTUARIA ANDES SAN ANTONIO, fue resuelta por un tribunal arbitral, mediante un acta de conciliación que, según lo dispone el artículo 267 del Código de Procedimiento Civil, debe estimarse "como sentencia ejecutoriada para todos los efectos legales", la cual no fue objeto de recurso por las partes contendientes.

Advierte, como cuestión previa, que desde el año 1998, de conformidad a la Ley N° 19.542, se ha definido que el sector Molo Sur está destinado especialmente a la transferencia de contenedores y, en menor grado, a la transferencia de carga general y granel; mientras que el sector Espigón está destinado a ser terminal multipropósito para la transferencia de todo tipo de carga y, por tanto, también de contenedores.

En cuanto a los efectos del nuevo sistema de prioridades establecido, luego de la conciliación que se alcanzara entre EPSA y STI, expresa que, a diferencia del régimen de prioridades a que está sometida la generalidad de los multioperadores en el resto de los puertos del país, en virtud del cual se aplica el criterio de "orden de arribo", en el Puerto de San Antonio se ha mantenido la política de otorgar prioridad a las naves de contenedores en uno de los dos sitios multioperados.

El nuevo orden de prioridades de atención de naves, en virtud del cual se otorga la primera prioridad a naves de contenedores en uno de los sitios del Espigón, no ha constituido ni constituye impedimento para que PORTUARIA ANDES SAN ANTONIO atienda adecuadamente a su clientela, específicamente a su principal cliente, AMPAC. En efecto, durante el año 2001, 39 naves de AMPAC atracaron en el Espigón, de las cuales treinta y tres lo hicieron en el sitio 4, cinco en el sitio 5 y una en el sitio 6.

En consecuencia, señala el Fiscal, al aplicarse el nuevo orden de prioridades, 32 naves mantienen su condición de prioridad de atraque en el sitio 4, frente a otras naves; una la mejora, y seis naves reducen en un nivel su condición de prioridad, situación que, a juicio de la Fiscalía no constituye, como lo ha señalado la consultante, "una disminución notable de las prioridades que se asignaba a la atención de naves con carga de contenedores, en los sitios 4 y 5, lo que impediría a los multioperadores atender la demanda". Similar conclusión se desprende de la última información estadística oficial, proporcionada con fecha 11 de septiembre de 2003, por la empresa Portuaria de San Antonio, agregada a los antecedentes.

En síntesis, según la apreciación del Fiscal que se observa en el informe, el cambio en el régimen de prioridades, no ha significado un detrimento mayor para la empresa denunciante, que si bien a significado un descenso en el número de naves atendidas, este ha sido leve y su impacto mas bien menor.

8.- Merece reparo al Fiscal la cláusula N° 1 del Capítulo 3° del acta de conciliación entre EPSA y STI. Según ésta, "atracada una nave en cualquiera de los sitios 4 y 5, no podrá ser sacada hasta el término de la transferencia en ese sitio". Esta cláusula impide que, al arribo al Espigón de una nave de contenedores, mientras sus sitios se encuentran ocupados por naves de carga fraccionada, estas naves puedan moverse, para permitir el atraque de la que espera, lo cual podría dar lugar a que esta última opte por dirigirse a los sitios del terminal Molo Sur. Desde luego, la cláusula implica el establecimiento de una diferencia entre las posibilidades de movimiento de naves en el terminal Molo Sur y las posibilidades de movimiento de naves en el Espigón, puesto que el concesionario de aquél, puede sacar o mover una nave que se encuentre en los sitios 1, 2 o 3 de Molo Sur con la finalidad de permitir el ingreso de otra y, de este modo, optimizar su eficiencia conforme a la demanda, mientras que los operadores del Espigón no pueden hacerlo.

9.- Con la finalidad de garantizar la existencia de condiciones no discriminatorias entre los competidores al interior del puerto de San Antonio, señala el Fiscal, sería conveniente recomendar se incorpore al Reglamento de Servicio de EPSA, una disposición en virtud de la cual, explícitamente, en situaciones de congestión en la atención de naves en los sitios 4 y 5, EPSA esté facultada para adoptar, caso a caso, las medidas que sean necesarias, con la finalidad de otorgar preferencia a las naves porta contenedores que esperan atracar.

10.- En relación con el dragado en los sitios del sector multioperado, el informe del Fiscal justifica la decisión de EPSA en una serie de normativas que le impiden tomar decisiones sin consultar u obtener las autorizaciones de diversos sectores del gobierno central y someterse al engorroso procedimiento que una intervención como esta demanda. Sin embargo, estima que con la incorporación de este proyecto al calendario referencial correspondiente al período 2003- 2007, EPSA ha cumplido puesto que en este período debiera hacerse la inversión para profundizar los sitios y permitir el ingreso de naves de mayor calado.

11.- En virtud de todo lo expuesto precedentemente, la Fiscalía Nacional Económica concluye y sugiere, en cuanto se refiere a las condiciones de competencia al interior del puerto de San Antonio, derivadas de la aplicación del acta de conciliación suscrita, en juicio arbitral, por EPSA y STI, no existen antecedentes que permitan determinar que el nuevo régimen de prioridades implique, por sí mismo, un atentado a la libre competencia en dicho puerto.

Por otra parte, en relación con la aplicación de la cláusula del acta de conciliación, según la cual "atracada una nave en cualquiera de los sitios 4 y 5, no podrá ser sacada hasta el término de la transferencia en ese sitio", a fin de garantizar la existencia de condiciones no discriminatorias entre los operadores del puerto, recomendar a la Empresa Portuaria de San Antonio en el sentido de la necesidad de incorporar a su Reglamento de Servicio una norma que establezca la facultad de la empresa, en casos de congestión en la atención de naves en los sitios 4 y 5, para adoptar las medidas que, caso a caso, sean necesarias, con la finalidad de otorgar preferencia a las naves porta contenedores que esperan atracar en dichos sitios, pudiendo alterar la programación previamente establecida, conforme a la demanda portuaria.

Finalmente, en cuanto al dragado, de los sitios 4 y 5 del Espigón, concluye que la conducta de la Empresa Portuaria San Antonio no es reprochable, toda vez que, en cuanto empresa del Estado, ha ceñido su actuar a lo establecido por las leyes que la rigen, en particular la Ley de Administración Financiera del Estado, agregando a ello la circunstancia de haberse incorporado, al último Calendario Referencial de Inversiones, el proyecto de dragado de los sitios 4 y 5 del Espigón, para el periodo 2003- 2007.

12.- Atendida la relación de los hechos, los aportes de la investigación de la Fiscalía y teniendo presente sus conclusiones y sugerencias, esta Comisión, atendido los motivos que a continuación se expresan, estima que las conductas cuestionadas por la consultante no son contrarias a la competencia.

13.- En efecto, si bien esas conductas, consideradas aisladamente, podrían suponer que la posición competitiva de los operadores del terminal Espigón se ve desmedrada respecto al monooperador del Molo Sur, ello no significa que, desde una perspectiva más amplia de competencia en el puerto de San Antonio, que incluye el proceso competitivo mediante el cual se otorgó la concesión del Molo Sur, dichas conductas puedan ser reprochables. En particular, la información disponible muestra que la eficiencia global del puerto, considerando Molo Sur y Espigón, no ha sido perjudicada por las conductas cuestionadas por la consultante. Asimismo, de los antecedentes del proceso se desprende que las

decisiones adoptadas por EPSA fueron motivadas por los compromisos adquiridos con STI a través del contrato de concesión, lo que desde una perspectiva de competencia resulta atendible para esta Comisión, toda vez que esas decisiones tienen como efecto afianzar la continuidad de las inversiones y la operación del concesionario, con el consiguiente aporte a la eficiencia global del puerto.

14.- Por otra parte, tal como señala el informe del Fiscal, la normativa sobre libre competencia tiene como objeto prevenir, corregir y sancionar aquellos hechos o actos de agentes económicos que afecten o tiendan a afectar la libre competencia, entendida ésta como medio para lograr la eficiencia económica al servicio del bienestar de los consumidores, de modo tal que las conductas sancionables son, fundamentalmente, aquellas que, motivadas por un interés económico, buscan extraer rentas monopólicas. Es claro que, en este caso, la necesidad de cumplir el contrato de concesión con STI, y no la extracción de rentas monopólicas, llevó a EPSA a tomar las decisiones cuestionadas por la consultante.

15.- Con todo, respecto al tema específico de las prioridades para el atraque de naves, esta Comisión considera pertinente prevenir a EPSA para que, con el objeto de dar cabal cumplimiento al nuevo régimen de prioridades establecido en la conciliación, flexibilice la cláusula según la cual “atracada una nave en cualquiera de los sitios 4 y 5, no podrá ser sacada hasta el término de la transferencia en ese sitio”, de modo que permita un uso más eficiente de dichos sitios en caso de congestión.

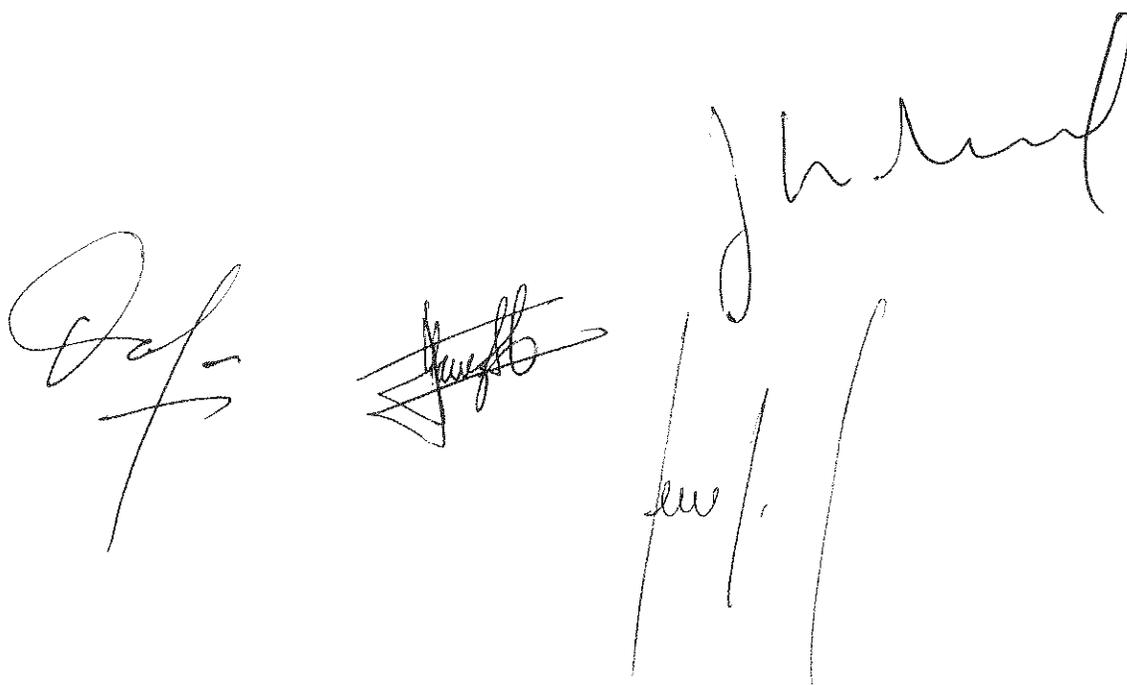
16.- Con relación al dragado de los sitios 4 y 5 de Espigón, esta Comisión estima que el traspaso del valor económico de dichas inversiones a las tarifas cobradas a los beneficiarios directos de las mismas, es una solución apropiada al problema planteado por la consultante.

17.- Por último, esta Comisión estima que conflictos como el suscitado en esta causa, así como conflictos potenciales que formaron parte de los antecedentes en la investigación que dio origen al Dictamen N° 1268 sobre el puerto de Talcahuano, podrían evitarse en la medida que los contratos de concesión de infraestructura portuaria establezcan con mayor claridad las eventuales restricciones que afectarán a los operadores que compiten con el concesionario.

Notifíquese a la denunciante, a la denunciada, a San Antonio Terminal Internacional S.A. al Sistema de Empresas Públicas y al Fiscal Nacional Económico.

El presente dictamen fue acordado en la sesión del día 7 de noviembre de dos mil tres, por la unanimidad de los concurrentes señores José Tomás Morel Lara, Presidente (S), Claudio Juárez Muñoz, José Yáñez Henríquez y Carlos Castro Zoloaga.

Se deja constancia que el Sr. Carlos Castro Zoloaga no firma, no obstante haber concurrido al acuerdo.

The image shows four handwritten signatures in black ink. From left to right: the first is a stylized signature that appears to be 'JTL'; the second is a signature that appears to be 'CJM'; the third is a signature that appears to be 'JYH'; and the fourth is a signature that appears to be 'CCZ'. The signatures are written in a cursive, flowing style.

FRANCISCO VARAS FERNANDEZ
Secretario - Abogado
Comisión Preventiva Central