

CPC.: 1280 /

ANT.: Solicitud de la Empresa
Portuaria Arica.
559-03 FNE
236-03 CPC

MAT.: Dictamen de la Comisión.

Santiago, 16 ENE 2004

1°.- Don Patricio Campaña Cuello, Gerente General de la Empresa Portuaria Arica, en adelante EPAR, solicita que esta Comisión dictamine, conforme a los artículos 14 y 23 de la Ley 19.542, sobre Modernización del Sector Portuario Estatal, sobre las condiciones de licitación de concesiones sobre un frente de atraque del Puerto de Arica, cuya administración, explotación, desarrollo y conservación corresponden a EPAR.

2°.- En la solicitud hace presente que el Puerto de Arica requiere urgentes inversiones en su infraestructura y equipamiento para mantener su funcionamiento y competitividad.

Añade, que el puerto tiene una significativa subutilización de su capacidad instalada y opera en un entorno de fuerte competencia entre puertos, tanto respecto de la carga proveniente o con destino a Bolivia como respecto de la carga nacional.

Indica que respecto a la carga boliviana, enfrenta la competencia de los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique; y de los puertos peruanos de Ilo y Matarani y que actualmente del orden del 62% del total de la carga que transfiere el puerto de Arica es carga boliviana en tránsito, la que ha mantenido una tendencia decreciente desde 1999 a la fecha.

Además, con el objeto de materializar las inversiones requeridas, así como lograr un impulso a la actividad del puerto, el Directorio de la Empresa Portuaria Arica ha considerado entregar en concesión el frente de atraque compuesto por los sitios N° 1 a 6 del puerto, conforme lo autoriza la Ley N° 19.542.

Señala que, en el año 1999, llevó adelante un proceso de licitación pública, el cual tuvo que ser declarado desierto al no presentarse ningún interesado en la concesión en los términos que se establecieron en sus bases de licitación. Esta comprendía el concesionamiento de los sitios 1 al 5 en esquema monooperador, quedando fuera de la concesión el sitio 6, que se mantendría administrado directamente por la empresa portuaria en esquema multioperador, y el sitio 7, al servicio del Perú en virtud de Tratados bilaterales y no consideraba la prestación del servicio de almacenaje a la carga boliviana por parte del concesionario.

En consecuencia, y debido a la falta de interés en el proceso de licitación antes señalado, y habiendo realizado los correspondientes estudios técnicos, jurídicos, económicos y financieros, la consultante considera que para el éxito de la nueva licitación que está llevando adelante, la concesión portuaria, que obliga al concesionario a realizar significativas inversiones en infraestructura y equipamiento, sólo es viable bajo un nuevo esquema que supere las carencias y restricciones que contenía el modelo de negocio planteado en la fallida licitación.

Por lo anterior, es que el Directorio de la Empresa ha decidido llamar a licitación pública en diciembre de 2003 a objeto de otorgar una concesión portuaria para explotar, mediante esquema monooperador, el frente de atraque formado por los sitios 1 a 6 del Puerto de Arica (contenedores, carga fraccionada y granel) y sus áreas de respaldo, incluido el servicio de almacenamiento de la carga boliviana en tránsito, con la excepción del sitio N°7, el cual se encuentra al servicio del Perú, como ya se señaló, según el Tratado y Protocolo suscrito entre Chile y Perú en 1929, que complementa el Tratado de Paz acordado entre ambos países en 1883.

Indica la solicitud que la regulación legal que rige a EPAR es idéntica a la de las Empresas Portuarias de Valparaíso, San Antonio y Talcahuano-San Vicente, que obtuvieron, en 1998, de esta Comisión un informe para otorgar concesiones bajo un régimen monooperador, contenido en el Dictamen N° 1045. Agrega que las razones económicas y técnicas por las cuales el Directorio de EPAR ha optado por un esquema monooperador coinciden con las planteadas en esa oportunidad por esas empresas portuarias y que tuvo a la vista esta Comisión Preventiva para fundar ese Dictamen.

Por otro lado, agrega, los frentes de atraque licitados bajo el esquema monooperador en la V y VIII Regiones han cumplido con éxito los objetivos perseguidos por la Ley de crear incentivos para la inversión privada en infraestructura portuaria, mejorar la eficiencia de transferencia de carga e incrementar la productividad.

Somete a consideración de esta Comisión las siguientes reglas en materia de prestación de servicios portuarios:

1. Acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios portuarios:

El concesionario estará obligado a prestar sus servicios a todo aquel que lo requiera, en términos y condiciones generales y no discriminatorias. Estas deberán contenerse en el Reglamento de los Servicios que estará a disposición de los interesados en las oficinas principales del concesionario en el Puerto de Arica.

2. Tarifas:

La propuesta de la EPAR señala que el concesionario determinará libremente sus tarifas, no podrá discriminar injustificadamente entre usuarios y no podrá cobrar por sus servicios obligatorios tarifas que, en su conjunto, supongan un Índice I superior al I_{max}, sin perjuicio de las fórmulas de reajuste de este índice en las bases de licitación y /o en el contrato de concesión. No obstante, estará previsto que el concesionario estará facultado para convenir con los usuarios el pago de premios por servicios de "pronto despacho", entendiéndose que éstos corresponden a aquellos en donde la velocidad de transferencia supera los niveles establecidos en las bases de licitación. En todo caso la tarifa, sea regulada o no regulada, será pública y no discriminatoria. El concesionario solo podrá establecer sistemas de descuentos públicos, objetivos y no discriminatorios.

3. Normas de calidad:

La propuesta de la EPAR señala que "El concesionario prestará sus servicios dando cumplimiento a las normas mínimas de calidad fijadas en las bases de licitación y documentos conexos."

4. Asignación de Capacidad:

La asignación y reserva de la capacidad disponible de infraestructura y de los servicios portuario se realizará por el concesionario, de conformidad al Reglamento de Uso de Frentes de Atraque vigente para el puerto (aprobado por el Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones a proposición de la Empresa Portuaria) y a las reglas que de conformidad con ese reglamento esté facultado para dictar el concesionario.

5. Transferencias:

La concesión o acciones de la sociedad concesionaria solo podrán ser transferidas a quienes cumplan con los requisitos y limitaciones establecidas por la Ley (art.179) las bases de licitación y el informe de esta Comisión Preventiva Central

6. Acceso y publicidad de la información:

El concesionario deberá otorgar a cualquier interesado el acceso libre y expedito a la información que figure en formatos que serán elaborados por la empresa portuaria, quien determinará, asimismo, los medios técnicos para dicho acceso. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá regular la información mínima que deberá exigir la empresa portuaria a efectos a promover, desarrollar y materializar el sistema de información estadística relacionada con el sector portuario.

Del mismo modo, el concesionario del frente de atraque estará obligado a proporcionar al directorio de la Empresa Portuaria cualquiera información legal y/ o económica que éste requiera con el objeto de supervisar el cumplimiento de los requisitos y limitaciones de propiedad establecidos en las bases de licitación y /o en el contrato de concesión aprobados por esta Comisión Preventiva. También deberán proporcionar la información necesaria para que la transferencia de la concesión se haga a quien cumpla con los requisitos para ser concesionario, establecidos en la Ley y en el informe que emita esta Comisión.

Las bases establecerán que los estatutos de la sociedad concesionaria incluirán la obligación de sus accionistas de proporcionar a la sociedad concesionaria información acerca de las empresas relacionadas relevantes, a efectos de los límites de participación, que establecerán las propias bases y el contrato de concesión.

El concesionario deberá entregar trimestralmente a la Empresa Portuaria copia de la Ficha Estadística Codificada Uniforme (FECU) que haya presentado a la Superintendencia de Valores y Seguros, en conformidad a la ley, incluyendo un anexo que haga referencia a la estructura de propiedad relevante a efectos de las reglas sobre límites de concentración.

7.- Mecanismo contractual de solución de conflictos con terceros:

El concesionario estará obligado por las bases y por el contrato de concesión a observar las instrucciones que le imparta la Empresa Portuaria y que tengan por fin evitar o poner término a actos de discriminación. La empresa Portuaria actuará a solicitud de cualquier interesado que alegue actos de discriminación del concesionario. Nada obstará al derecho del interesado a ejercer las otras acciones y derechos que le confiere la ley.

A continuación, la consultante, se refiere a las reglas de **integración vertical**.

Señala que, considerando la conveniencia de maximizar la participación de los posibles oferentes en este proceso de licitación, ha considerado proponer a esta Comisión un conjunto de reglas de limitación a la integración vertical aplicables a los siguientes usuarios: transportista marítimo final, exportadores, importadores, embarcadores y consignatarios.

Indica que estas restricciones son acotadas, en vista de las condiciones especiales que reviste el Puerto de Arica, esto es, una gran capacidad ociosa; compite en forma activa por un porcentaje significativo de la carga movilizada; transfiere menos de un 20% de la carga nacional movilizada en la I Región y un porcentaje aún menor de la carga movilizada en la Macroregión; la limitación que existirá para que personas vinculadas con el concesionario del Puerto de Iquique sean controladoras del concesionario del puerto de Arica; y las exigencias de prestar un servicios no discriminatorio entre usuarios, las medidas de control estipuladas y las severas sanciones que un incumplimiento conlleva.

Y somete a consideración de esta Comisión las siguientes reglas:

1.- El conjunto de usuario relevantes no podrá poseer mas del 40% del capital, ni más del 40% del capital con derecho a voto, ni derechos por mas del 40% en las utilidades de la sociedad concesionaria.

2.- Serán considerados como usuarios relevantes las personas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, se desempeñen como transportista efectivo, importador, consignatario, exportador embarcador, (i) con más de un 15 % de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva, o (ii) con más de un 25 % de tonelaje de

marítima movilizada en la región respectiva, o (ii) con más de un 25 % de tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque objeto de la respectiva concesión. Si un usuario (por si o en conjunto con sus relacionadas) participare a varios títulos, será considerado usuario relevante si supera los porcentajes referidos a razón de su participación a cualesquiera títulos de la misma naturaleza. Los porcentajes a que se refiere este números se calcularán al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre respecto del período de 12 meses anterior a cada una de esas fechas y se informarán por la sociedad concesionaria a la empresa portuaria dentro de los 30 días siguientes. La primera medición se realizará doce meses después de iniciada la concesión portuaria.

3.- Para los efectos de los porcentajes máximos referidos en los números precedentes, al porcentaje de propiedad, voto o utilidades que tengan directamente en la sociedad concesionaria sus accionistas, se agregará la participación total que posean en la propiedad, votos o utilidades de la concesionaria sus personas relacionadas.

4.- Para los efectos de las reglas anteriores se tendrá por personas relacionadas las calificadas como tales por la Ley N° 18.045, sobre Mercado de Valores.

5.- El estatuto de la sociedad concesionaria deberá establecer que si uno o un conjunto de accionistas de la sociedad concesionaria (incluyendo sus respectivas personas relacionadas) supera los límites de participación referidos en el número 1 precedente(el exceso de participación, tales accionistas se encontrarán obligados a enajenar el exceso de participación dentro del plazo de 3 meses contados desde la fecha de ocurrido el exceso de participación, en la forma y condiciones que tales accionistas acuerden en los pactos que celebren, otorgándose en todo caso poder irrevocable al Directorio de la sociedad concesionaria para proceder a la enajenación del exceso de participación a prorrata de sus respectivas participaciones por medio de una bolsa de valores, si transcurridos 45 días desde que se produjo el exceso de participación éste no hubiere sido enajenado.

6.- El concesionario proporcionará a la Empresa Portuaria información, a lo menos trimestralmente, respecto de las relaciones de sus accionistas con sus personas relacionadas que resulten pertinentes

7.- Las bases y el contrato de concesión establecerán que por el solo hecho de transcurrir el plazo de 3 meses desde producido el exceso de participación sin que se haya enajenado el referido exceso de participación a un tercero no afectado por inhabilidad, el concesionario incurrirá en incumplimiento grave de las obligaciones del contrato de concesión quedando facultada la empresa para poner término inmediato a la concesión, según dispone el artículo 51, inciso segundo, letra c) de la Ley.

Estas reglas tendrán vigencia durante todo el plazo de la concesión. Con todo, a partir del 31 de enero de 2005 (5 años desde que se transfirieron las primeras concesiones) el concesionario podrá requerir su modificación a la empresa portuaria, la que solo podrá proceder previo informe de esta Comisión.

Se refiere a continuación a las reglas de **integración horizontal**, señalando que se ha optado por una regla que impide a quien influye decisivamente en la administración de una concesión portuaria, participar con más de un 30% de la propiedad de una sociedad concesionaria en la misma región.

A este efecto, señala que el Directorio de la Empresa Portuaria ha optado por limitar, pero no excluir, la integración horizontal y somete a la aprobación de esta Comisión las siguientes reglas:

1.- La sociedad concesionaria, sus controladores y sus accionistas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas participen, directa o indirectamente, en más del 30% del capital o del capital con derecho a voto o de las utilidades de la sociedad concesionaria, no podrán participar, directa e indirectamente, en más del 30% del capital o del capital con derecho a voto o de las utilidades en otra sociedad concesionaria de la 1ª Región.

2.- Para efectos de la regla precedente se aplicarán las definiciones de controladores y de relacionadas contenidas en la Ley 18.045, sobre mercado de valores.

3.- Los estatutos de la sociedad concesionaria deberán establecer que cualquier accionista o conjunto de accionistas(incluyendo sus respectivas personas relacionadas) que supere los límites de participación referidos a las reglas anteriores(exceso de participación) se encontrará obligado a enajenar el exceso de participación el plazo de 3

meses de ocurrido ese exceso de participación, de la manera que tales accionistas acuerden en los pactos que celebren, otorgándose en todo caso poder irrevocable al Directorio de la sociedad concesionaria para proceder a ese enajenación por medio de bolsa de valores si pasados 45 días desde que se produjo el exceso de participación éste no fuere enajenado.

4.- Las bases y el contrato de concesión establecerán que por el solo hecho de transcurrir el plazo de 3 meses desde producido el exceso de participación sin que se haya enajenado el referido exceso de participación a un tercero no afectado por inhabilidad, el concesionario incurrirá en incumplimiento grave de las obligaciones del contrato de concesión quedado facultada la Empresa para poner término inmediato a la concesión según dispone el artículo 51, inciso segundo, letra c, de la Ley.

5.- Estas reglas tendrán vigencia durante todo el plazo de la concesión. Con todo, a partir del 31 de enero de 2005, el concesionario podrá requerir su modificación a la empresa portuaria, la que solo podrá proceder previo informe de esta Comisión.

Solicita que esta Comisión emita un dictamen que aprueba las reglas propuestas para la licitación, bajo un esquema monoperador, del frente de atraque comprendido por los sitios 1 a 6 del Puerto de Arica.

3°- A fs 42, se solicita informe a la Fiscalía Nacional Económica.

4°.- A fs.43, al evacuar el informe la Fiscalía Nacional Económica señala en relación a la solicitud presentada a esta Comisión, por Empresa Portuaria Arica, en adelante EPAR, lo siguiente:

En cuanto a las reglas respecto de las cuales la EPAR le solicita informe a la Comisión Preventiva Central.

La solicitud de la EPAR expone las reglas de transparencia, de no discriminación arbitraria, de integración vertical y horizontal y de explotación del frente de atraque no licitado .

A continuación, la Fiscalía Nacional Económica, describe los elementos **distintivos** de éstas en comparación a las aprobadas con el Dictamen N° 1045, de 21 de agosto de 1998:

A. Condiciones para la prestación de los servicios portuarios.

1. Acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios portuarios:

En el Dictamen N° 1045 se señala que no le corresponde emitir pronunciamiento sobre esta propuesta, en consideración a que la materia a que se refiere dicha propuesta está establecida expresamente en la Ley, por lo que debe entenderse incorporada a la base de licitación por el sólo ministerio de la ley.

2. Tarifas:

La propuesta de la EPAR señala que "Estará previsto que el concesionario estará facultado para convenir con los usuarios el pago de premios por servicios de "pronto despacho", entendiéndose que éstos corresponden a aquellos en donde la velocidad de transferencia supera los niveles establecidos en las bases de licitación.

El concesionario solo podrá establecer sistemas de descuentos públicos, objetivos y no discriminatorios."

El Dictamen N° 1045 no hace mención a la facultad para convenir con los usuarios el pago de premios por servicios de pronto despacho ni tampoco se refiere a los sistemas de descuentos. Además se señala en el numeral 8, de la letra A, del declarando "que es indispensable que exista una tarifa máxima determinada por la competencia de los participantes en el mismo proceso de licitación. Mas aún siendo la estructura tarifaria ofrecida por el postulante una de las variables determinantes para la asignación de la concesión".

3. Normas de calidad:

La propuesta de la EPAR señala que "El concesionario prestará sus servicios dando cumplimiento a las normas mínimas de calidad fijadas en las bases de licitación y documentos conexos."

El Dictamen N° 1045 señala que estas normas deben quedar establecidas expresamente en las bases y no en otros documentos conexos. Además en dicho dictamen se aprobó la

propuesta de las Empresas Portuarias de efectuar cobros adicionales basados en el principio de eficiencia dinámica en caso de que el frente de atraque supere el umbral de ocupación definido en las bases.

4. Asignación de Capacidad:

En el Dictamen N° 1045 se señala que no le corresponde emitir pronunciamiento sobre la propuesta, en consideración a que la materia a que se refiere está establecida expresamente en la Ley, por lo que debe entenderse incorporada a las bases de licitación por el sólo ministerio de la ley.

5. Transferencias:

En el Dictamen N° 1045 se aprobó una propuesta equivalente a la de la EPAR.

6. Acceso y publicidad de la información:

En el Dictamen N° 1045 se aprobó una propuesta similar a la de la EPAR con las salvedades de que la información a que se refiere el punto 2.6.1 del Dictamen debía ser toda aquella que resultará relevante para la prestación del servicio concesionado, y respecto a la FECU, ellas debían ser solicitadas por la Empresa Portuaria directamente a la Superintendencia de Valores y Seguros.

En cuanto a las reglas de integración vertical.

Señala que la propuesta de la EPAR y lo planteado por esta Comisión en el Dictamen N° 1045 respecto a las limitaciones de la integración vertical dicen relación fundamentalmente con los usuarios relevantes que se consideran.

En la propuesta de la EPAR se propone un conjunto de reglas de limitación a la integración vertical aplicables a los siguientes usuarios: transportista marítimo final, exportadores, importadores, embarcadores y consignatarios.

Las restricciones acotadas que plantea la EPAR se deben a las siguientes condiciones del puerto de Arica:

- a) Existencia de gran capacidad ociosa.
- b) Compite en forma activa por un porcentaje significativo de la carga movilizada.

- c) Transfiere menos de un 20% de la carga nacional movilizada en la Iª Región y un porcentaje menor de la carga movilizada en la macrozona.
- d) La limitación que existirá para que personas vinculadas con el concesionario del Puerto de Iquique sean controladoras del concesionario del Puerto de Arica.
- e) Las exigencias de prestar un servicio no discriminatorio entre usuarios, las medidas de control estipuladas y las severas sanciones que un incumplimiento de estas obligaciones conlleva.

El Dictamen N° 1045 consideró como usuarios relevantes (a los que se aplican las restricciones verticales) a las personas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas efectúen, contraten o intervengan bajo cualquier modalidad en el transporte de carga por vía marítima, sea como **empresas navieras, exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, transportistas multimodales, agentes, corredores, forwarders**, o a cualquier título o modalidad, (i) con más de un 15 % de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva, o (ii) con más de un 25 % de tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque objeto de la respectiva concesión. Si un usuario (por sí o en conjunto con sus relacionadas) participare a varios títulos, será considerado usuario relevante si supera los porcentajes referidos en razón de su participación a cualesquiera título de la misma naturaleza.

Por su parte la propuesta de la EPAR considera como usuarios relevantes a las personas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, se desempeñen como **exportador, importador, consignatario, transportista efectivo o embarcador**, (i) con más de un 15 % de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva, o (ii) con más de un 25 % de tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque objeto de la respectiva concesión.

Por lo tanto, la propuesta de la EPAR excluye los siguientes usuarios en relación al Dictamen N° 1045: **empresas navieras, fletadores, porteadores, agentes, corredores y forwarders**.

En relación con estos usuarios, resulta útil mencionar que existen diversos tipos de agentes operando en el puerto:

Un agente de naves es la persona natural o jurídica que actúa a nombre del dueño, armador o capitán de una nave, ante las autoridades en representación de ellos (art. 4º D.S. 374/83). La EPAR señala que no debería incluirse debido a que el agente es un mandatario del naviero, y por lo tanto tiene poca capacidad para decidir el puerto de destino de atraque de las naves, siendo ésta una decisión propia del armador.

Un agente de estiba y desestiba o empresario de muellaje es aquel que cumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 3º de este reglamento, contrate a uno o mas trabajadores portuarios eventuales, con el objeto de efectuar la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios a los medios de transporte terrestre y viceversa (letra e, art. 1º D.S. N° 48/86). La EPAR no incluye a estos agentes por considerar que no tienen incidencia en la nominación del puerto de atraque, siendo ésta una decisión de quien contrata los servicios.

Un agente de aduanas es un profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías (art. 227 inciso 1º DFL. 30/82). La EPAR no incluye a estos agentes.

Otros usuarios son:

Un forwarder es el agente u operador de carga, signado por el Servicio Nacional de Aduanas como Agente Transitorio, a quien le cabe la participación en la desconsolidación de contenedores con B/Ls (o conocimientos de embarque) de distintos consignatarios.

Un porteador es el agente que realiza cualquier traslado horizontal de la carga realizado al interior de los recintos portuarios, desde el gancho de la grúa de la nave a un vehículo de transporte, lugar de acopio o almacén o viceversa.

Estos dos últimos usuarios también son excluidos por la EPAR del grupo de usuarios relevantes.

El resto de las reglas de integración vertical son similares con la salvedad de que el Dictamen N° 1045 señala que se tendrá por personas relacionadas las calificadas como tales por la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, sin perjuicio de las facultades de la

Superintendencia de Valores y Seguros (SVS) para dar por establecida tal relación, mientras que la EPAR no se pronuncia respecto a las facultades de la SVS.

Por último, el plazo estipulado a partir del cual el concesionario podrá requerir la modificación de estas reglas varía. La EPAR postula que éste debe ser el plazo consignado en el numeral 9 del Dictamen N° 1045, es decir, 5 años desde que se transfirieron las primeras concesiones, lo que corresponde al 31 de enero de 2005.

En cuanto a las Reglas de integración horizontal.

Las diferencias de la propuesta de la EPAR y lo planteado por esta Comisión en el Dictamen N° 1045 respecto a las limitaciones de la integración horizontal, dicen relación fundamentalmente con las medidas cuantitativas que se consideran para prevenir la integración horizontal y sobre la inclusión de los propietarios de puertos privados.

La EPAR propone disminuir las restricciones horizontales permitiendo que "la sociedad concesionaria, sus controladores y sus accionistas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas participen, directa o indirectamente, en más del **30%** del capital o del capital con derecho a voto o de las utilidades de la sociedad concesionaria, no podrán participar, directa o indirectamente, en más del **30%** del capital, del capital con derecho a voto o de las utilidades en otra sociedad concesionaria de la Iª Región."

El Dictamen N° 1045 decidió mantener los dos porcentajes señalados en el párrafo anterior en **15%**.

Además, la EPAR no considera restricciones para la participación de los propietarios de puertos privados, mientras que el Dictamen N° 1045 señala que "Las sociedades que participen con más de un 15% en la propiedad u operación de puertos privados, sus controladores y sus accionistas por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, no podrán participar, directa o indirectamente, en más de un 15% en la sociedad concesionaria de un frente de atraque estatal de la misma región."

Respecto a posibles excesos de participación que se pudiesen presentar, la EPAR propone que la enajenación deberá realizarse dentro de **tres meses**, mientras que el Dictamen N° 1045 estableció para dicho proceso un lapso de **seis meses**.

El resto de las reglas de integración horizontal son similares salvo las diferencias anteriormente mencionadas en los últimos 2 párrafos dedicados a la integración vertical, es decir, en lo referido a las facultades de la SVS y las posibilidades del concesionario de requerir modificaciones respecto a esta regla.

El análisis de la Fiscalía Nacional Económica continua con la descripción de

MERCADO RELEVANTE

Para la descripción del mercado relevante en esta causa se utilizarán dos aspectos de análisis: el mercado geográfico y el mercado de producto, en este caso el tipo de carga que se transfiera en cada uno de los puertos. En referencia al tipo de carga se harán dos distinciones: (1) dependiendo de la nacionalidad de la misma y (2) dependiendo del tipo de carga que se transfiera, es decir, si se trata de carga a granel, en contenedores o carga general. Lo anterior principalmente por la especialización de los puertos incluidos en el estudio.

Ubicación y Descripción General del Puerto de Arica.

El Puerto de Arica se encuentra ubicado en la Bahía de Arica. Fue construido entre los años 1960 y 1966, cuenta con obras de abrigo artificiales y sitios de embarque y desembarque de carga.

El puerto cuenta con una poza abrigada generada por dos obras de abrigo artificial (molos), las cuales permiten contar con aguas abrigadas para las operaciones portuarias en un gran porcentaje de los días del año. No obstante, el nivel de operatividad varía dependiendo de la localización de los sitios respecto del molo, siendo los sitios 4 a 7 los que poseen mayores niveles.

La superficie del recinto portuario es de aproximadamente 76,8 hectáreas, de las cuales 40 hectáreas son áreas marítimas y 36,8 hectáreas son áreas terrestres. Respecto a las áreas de almacenamiento el puerto posee un total de 27.602 m² de áreas cubiertas y 130.656 m² de áreas descubiertas.

La infraestructura del Puerto de Arica se puede estructurar en dos frentes de atraque: el Frente N° 1 comprende los sitios 1 al 6 y posee una longitud de 1.024 metros, el Frente N° 2 comprende el sitio 7 y corresponde al Malecón construido por el estado y que se encuentra al servicio del Perú. Un resumen de las características por frentes de atraque y por sitio se puede encontrar en la siguiente tabla:

Tabla N° 1: Infraestructura del Puerto de Arica

Frente de Atraque	N° 1						N° 2
	1	2	3	4	5	6	7
Sitio							
Longitud [m]	114	200	200	170	170	170	200
Ancho del delantal [m]	13	23	23	50	50	50	24
Año de Construcción		1966	1966	1966	1966	1966	1985
Capacidad Actual [MTon/ año]			558	680		1.162	
Calado máximo permitido	4,0	4,9	8,2	9,2	8,8	10	7,9

Fuente: Presentación de la EPAR ante la H. Comisión Preventiva Central

El Frente de Atraque N° 1 es utilizado principalmente para la transferencia de contenedores (621 mil toneladas en el año 2002), mientras que el Frente de Atraque N° 2 se encuentra al servicio del Perú y está destinado a la transferencia de carga con destino a dicho país. Durante el año 2002, la carga transferida a través de él no supero las 400 toneladas.

Como se señaló en el capítulo anterior, el área del Puerto de Arica que será concesionada mediante licitación pública es el Frente N° 1, pudiendo el concesionario optar por la incorporación a la concesión del área correspondiente al patio Norte. Este frente constituye, en términos de la Ley 19.542, el frente de atraque en que puede operar la nave de diseño en los puertos estatales de la I Región y está dado por las características del sitio N° 6.

Según el Plan Maestro del puerto, la capacidad de movilización de carga es de 2,4 MM toneladas anuales, con los equipamientos existentes y las condiciones actuales de velocidades de transferencia y podría incrementarse a 2,8 MM toneladas incorporando una grúa móvil. Señala la solicitante que, dadas las actuales transferencias de carga, se podría concluir que en el puerto existe una capacidad subutilizada. Si se consideran los tamaños medios de embarque por nave, las velocidades de transferencia actuales y la disponibilidad total de los sitios, se obtendría una tasa de utilización del puerto de 25%.

Las posibilidades de crecimiento del frente de atraque estarían limitadas, en principio, por las restricciones generales que genera el tamaño de la poza de abrigo. Con todo, los niveles y eficiencia en la transferencia de carga podrían aumentar de efectuarse las inversiones requeridas para el mejoramiento de los sitios 3 al 6, reduciendo su vulnerabilidad sísmica, y para superar la falta de equipos adecuados para levantar y movilizar carga.

El mercado geográfico

De acuerdo a los lineamientos entregados por el Dictamen N° 1045 de esa H. Comisión, el mercado geográfico relevante para analizar la competencia en los servicios portuarios debe centrarse en la región geográfico-administrativa en que se ubica el puerto en estudio. El principal motivo de esta decisión fue la distancia existente entre los puertos estatales dado que, como variable de medición de la competencia entre los servicios portuarios, es necesario no sólo comparar las tarifas de éstos, sino también el costo de uso alternativo entre ellos, también conocido como sustituibilidad. Así, esa H. Comisión decidió circunscribir el análisis de competencia entre puertos, como ya se señaló, a la región geográfica en que éste se ubica, principalmente por las grandes distancias existentes entre puertos de distintas regiones y el alto costo que se asocia a la decisión de cambiar el puerto de embarque /desembarque de una nave dada esta lejanía.

La I Región de Chile posee sólo dos puertos estatales, estos son los Puertos de Arica e Iquique. Dentro de la presentación realizada por la Empresa Portuaria Antofagasta a la H. Comisión Preventiva Central, se incluyó un estudio realizado por el señor Ronald Fischer. En este estudio se realiza un análisis de sustitución del servicio portuario entre Antofagasta y otros puertos de la I y II Región, calculándose para ello el costo de flete de acuerdo a la distancia entre los puertos. Así, del análisis de la información allí contenida, se puede asumir que el costo de flete promedio sería de US\$ 0,05 por tonelada por kilómetro. Se señala, además, que el costo adicional de transportar carga entre Antofagasta y los puertos de Iquique y Arica sería de US\$ 20,0 y 35,0 por tonelada, respectivamente. De esta forma, si se considera el diferencial entre estos dos últimos puertos, el costo adicional de transportar carga desde Arica hasta Iquique sería de US\$ 15,0 por tonelada (siendo la distancia entre ambos puertos 312 kilómetros el cálculo directo sería $US\$0,05 /Ton/Km * 312 Km = US\$15,6 /Ton$). Las tarifas de muellaje a la carga en Arica son de US\$ 1,35 y US\$ 0,84 por tonelada para carga general y a granel, respectivamente, y en Iquique son US\$ 0,77 por tonelada para carga general y a granel,

respectivamente. Se puede señalar entonces que entre ambos puertos existe una situación de competencia imperfecta, dado que, si se considera sólo la distancia y los costos incrementales como se ha hecho en esta oportunidad, la posibilidad de sustitución entre ambos puertos sería factible, pero sólo en el caso de que las tarifas a la carga en Arica superaran considerablemente a las de su competencia en Iquique. Sin embargo, no hay que olvidar que dependiendo del origen/ destino de las cargas, así como el hecho de que estas sean cargas de importación o de exportación, la ubicación del puerto será relevante al considerar si este se dirige de sur a norte o viceversa, ya que la posibilidad de sustitución se verá afectada por estas condiciones.

Además de estos puertos estatales, existen también terminales privados en la región, principalmente ligados a grupos económicos particulares, por lo que en este sector se observa una estructura de integración vertical totalmente desarrollada, con puertos que son de propiedad de estas empresas y para la exclusiva atención de éstas (no son de uso público), y son operados por ellos mismos bajo un sistema de monooperador.

Un listado de los puertos y terminales, tanto estatales como privados de la I Región se puede encontrar en la siguiente tabla, observándose que en el sector de Arica los puertos privados son especializados en carga y descarga de combustibles, mientras que en el sector de Iquique se aprecia una mayor diversidad en el giro de estos terminales portuarios:

Tabla N° 2 : Terminales Portuarios I Región

	Nombre del Terminal	Operador del Terminal	Productos
ARICA	Narita	Terminal de productos líquidos a granel (boliviano)	Petróleo Crudo
	Comap	Compañía de Petróleos de Chile Copec	Gasolina y Diesel
	Sica-Sica	Yacimientos Petroleros Fiscales Bolivianos YPFB	
	Sitios Portuarios	Empresa Portuaria Arica	Multipropósito
IQUIQUE	Astillero S.A.	Astillero S.A.	Construcción y Reparación
	Terminal Copec	Comap S.A.	Diesel, Kerosene, Gas, Fuel Oil
	Terminal Esso	ESSO S.A.	Diesel, Kerosene, Gas, Fuel Oil
	Patache	Portuaria Patache (ENDESA – CELTA)	Ácido Sulfúrico

	Terminal Collahuasi	AGUNSA	Concentrado de Cobre
	Terminal Patillos	Compañía Minera Punta de Lobos	Sal
	Sitios Portuarios	Portuaria Iquique e Iquique Terminal Internacional	Multipropósito

Fuente: Directemar <http://www.directemar.cl/practicaje/>

Respecto a la competencia del Puerto de Arica con los puertos privados de la I Región, como se indicó en la tabla anterior, todos estos terminales están especializados en la transferencia de carga para cierto tipo de productos (graneles líquidos y sólidos principalmente), y la determinación de ampliar su giro para diversificar el tipo de carga que manejan, atender nuevos clientes o incluso transformarse en puertos de uso público es una decisión privativa de los dueños de tales puertos, de conformidad con la legislación aplicable. Sin embargo, para la atención de carga general, tanto fraccionada como en contenedores, se requerirían de grandes inversiones en infraestructura, tanto en muelles como en obras de abrigo. Esta barrera a la entrada dentro del sector portuario, en que hay altos costos de entrada y salida al mismo, permiten eliminar de este análisis a los puertos privados como competencia actual del Puerto de Arica, no sin antes señalar que estas condiciones podrían cambiar en un futuro próximo, existiendo una competencia potencial entre los operadores privados y este terminal estatal.

Por lo tanto, respecto a la definición del mercado considerando las características geográficas del mismo, se puede señalar que la competencia estaría dada por los puertos estatales de la I Región, es decir, los puertos de Arica e Iquique. Sin embargo, como se expondrá a continuación, este mercado solamente es el relevante para el análisis de la carga nacional, mientras que para el total de carga transferida en Arica, que incluye carga nacional y boliviana, se debe ampliar el mercado con el objeto de analizar este último tipo de carga.

Además, es necesario señalar que existe otro factor relevante al momento de analizar el mercado geográfico y que tiene que ver con la nave de diseño de los puertos de la región. De acuerdo a la información entregada por la EPAR un 8,3% de las naves que recalaron en este puerto durante el año 2002 no podrían haberlo hecho en el Puerto de Iquique, y esta cifra aumenta a 11% para el año 2003. De esta forma se refuerza la idea de la existencia de competencia imperfecta entre ambos puertos, ya que no todas las naves

tendrían la posibilidad de escoger un puerto distinto a Arica para la transferencia de su carga.

Análisis por tipo de carga

De acuerdo a la presentación hecha por la EPAR la carga boliviana es el principal mercado de este puerto. Cabe recordar que Arica y Antofagasta fueron los puertos designados, dentro del Tratado de Comercio firmado entre Chile y Bolivia, como aquellos puertos destinados a la transferencia de carga boliviana con las ventajas de costo de almacenaje cero ya señaladas.

En el año 2002, en el Puerto de Arica, se habrían transferido 607 mil toneladas de esta carga, correspondientes al 62% del total de carga transferida en este terminal portuario, mientras que el 38% restante correspondería a carga nacional. Así, con el objeto de facilitar el análisis de este mercado se dividirá el mercado relevante en dos, de acuerdo al tipo de carga que se transfiere: carga boliviana y carga nacional.

Análisis para la Carga en tránsito Boliviana

Respecto a la carga boliviana, cabe mencionar que en la I Región el Puerto de Arica no posee competencia por este tipo de carga, ya que el Puerto de Iquique no puede ofrecer ventajas comparativas en la atención de ésta al no estar considerado dentro de los puertos con exenciones de pago para la carga boliviana, como si lo puede hacer Arica. Los puertos que compiten con Arica por la transferencia de ésta son el puerto de Antofagasta, ubicado en la II Región del país, y el Terminal Portuario de Matarani (TPM), ubicado en Perú.

a) **Antofagasta.** El Puerto de Antofagasta se encuentra a 700 kilómetros de Arica y, junto con este último, forma parte del Tratado firmado entre Chile y Bolivia, siendo actualmente el único puerto nacional de la zona norte del país que compite con Arica por este tipo de carga. El principal usuario de este puerto es la gran minería del cobre, estimándose que el 60% de la carga transferida son exportaciones de cobre metálico (durante el año 2002 Antofagasta habría transferido un total de 3,26 MM Ton). De acuerdo a la información proporcionada por la EPAR, las cargas bolivianas en el Puerto

de Antofagasta representan aproximadamente un 10% del total (330 M Ton), siendo principalmente concentrados de minerales y trigo de importación.

b) **Matarani.** El Terminal Portuario Matarani se localiza al sur del Perú, en la región de Arequipa. Su área de influencia comprende parte de la región sur del Perú y parte de Bolivia. El puerto está conectado a tres carreteras: Panamericana Sur, Binacional y Costanera, y al Ferrocarril del Sur, lo que le permite una amplia cobertura regional y binacional. Por tratarse de un puerto concesionado sus tarifas son reguladas, pudiendo la empresa concesionaria establecer niveles tarifarios por debajo de la tarifa máxima. Los servicios que se encuentran bajo regulación tarifaria son los siguientes: i) servicios a la nave: amarre y desamarre, y uso de amarradero; y, ii) servicios a la carga: uso de muelle, y almacenamiento de granos (del día 11 al 20). Las cláusulas tarifarias fijan tarifas para los servicios de practicaaje y remolcaje, sin embargo, dichos servicios no son brindados por la empresa concesionaria.

Durante el año 1998 el TPM transfirió 1,04 MM Ton, de las cuales el 7% correspondió a carga boliviana, en el año 2002 se transfirieron 1,15 MM Ton, de las cuales el 40% corresponde a carga boliviana. Esto demuestra claramente la tendencia creciente en la transferencia de carga boliviana en este terminal, en detrimento del Puerto de Arica, el cual ha evidenciado una tendencia decreciente para el mismo tipo de carga.

Las participaciones de los puertos que movilizan carga en tránsito boliviana para los últimos cinco años se puede observar en la siguiente tabla, notándose que la participación de Iquique es marginal (2% en promedio para todo el período), corroborando la afirmación de que este puerto no representa competencia para Arica en este tipo de carga, mientras que Antofagasta exhibe una participación más bien constante, con un 22% en promedio. Lo interesante es observar entonces cómo la pérdida de participación de Arica se encuentra casi en su totalidad en el incremento que ha logrado Matarani en el mismo período, pasando Arica de un 68% de participación en el año 1998 a un 42% en el 2002, lo que representa una disminución de un 26%, mientras que Matarani, en las mismas fechas, muestra un 6% y un 32% respectivamente para cada año, lo que representa un equivalente 26% de incremento en su participación en este mercado.

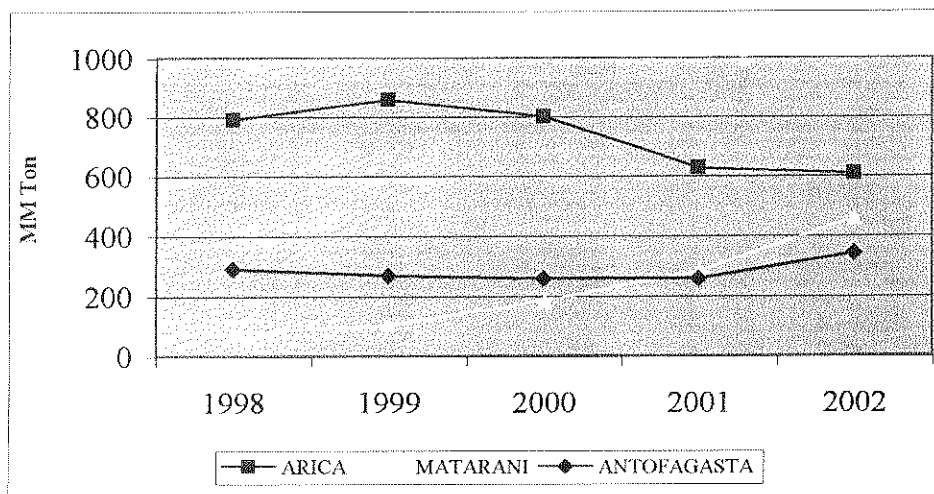
Tabla N° 3: Participaciones de mercado para la carga en tránsito boliviana

	Arica	Antofagasta	Iquique	Matarani
1998	68%	25%	0%	6%
1999	69%	22%	1%	9%

2000	63%	20%	2%	15%
001	53%	22%	2%	24%
2002	42%	24%	2%	32%

Para complementar la información anterior, la siguiente gráfica expone la evolución de la transferencia de carga para los puertos de Arica, Antofagasta y Matarani.

Gráfico N° 1: Evolución de la transferencia de carga boliviana (Miles de Ton)



Fuente: Elaboración propia con base en la información entregada por la Empresa Portuaria Arica

La transferencia de carga por el Puerto de Arica ha evidenciado una tendencia poco estable, ya que hasta el año 1999 presentaba una tendencia creciente, sin embargo, en el año 2001 se habría producido una fuerte caída, principalmente como consecuencia de la agresiva política comercial adoptada por el puerto de Matarani, en Perú, el cual fue concesionado a privados en el año 1999.

De acuerdo al Informe de Evaluación Económica de la concesión del Terminal Portuario de Matarani (TPM) para el año 2002, elaborado por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público de Perú (OSITRAN), "... (en TPM) el mercado de carga en tránsito desde y hacia Bolivia ha aumentado sustancialmente su participación, de 7% (antes de la concesión) a 30% del total de carga movilizada por el TPM en 2002. En el mercado de Carga en tránsito boliviana (carga fraccionada y granos) se ha observado un proceso de competencia por las cargas (de importación y exportación) no contenerizadas entre los puertos de Matarani y Arica entre los años 2000 y 2002. En efecto, el crecimiento de este mercado revela que como resultado de la competencia interportuaria se ha producido un desvío de carga desde el puerto de Arica hacia Matarani. Entre los factores que explican la presencia de mayor

carga boliviana se pueden mencionar, entre otros, la estrategia comercial y operativa del TPM, la falta de respuesta del puerto de Arica (su concesión quedó desierta en 2000, sin que hasta el momento la administración estatal haya implementado una política agresiva). Un tercer factor que ha contribuido a este proceso ha sido la caída de la carga regional, tal ha sido el caso de la carga contenerizada y de concentrados de mineral. Las autoridades del puerto de Arica y los medios de comunicación reconocen que el menor desempeño de este puerto obedece a la fuerte competencia del TPM. En particular se observa un desvío en cargas como soya (exportación) y trigo (importación), mientras que por Arica se mantienen cargas bolivianas con mayor cautividad como concentrados de mineral y contenedores.”

Como se había señalado con anterioridad, y como se desprende del texto anterior, dentro de los terminales portuarios existe una especialización dependiendo del tipo de carga que manejan. Para la carga boliviana en el período 1998-2002 se puede desarrollar el siguiente análisis, si se consideran los porcentajes respecto al volumen de carga transferido en cada puerto por separado:

Tabla N° 4: Participaciones de la carga boliviana en cada puerto por separado

	Arica			Matarani			Antofagasta		
	Graneles	Contenedores	General	Graneles	Contenedores	General	Graneles	Contenedores	General
1998	24%	47%	28%	51%	49%	0%	96%	2%	1%
1999	33%	41%	27%	64%	35%	1%	94%	5%	0%
2000	21%	45%	34%	74%	20%	6%	93%	7%	0%
2001	28%	57%	15%	82%	9%	10%	88%	4%	8%
2002	20%	67%	13%	88%	11%	1%	94%	1%	6%
Prom.	25%	51%	24%	72%	25%	4%	93%	4%	3%

Fuente: Elaboración propia con base en la información entregada por la Empresa Portuaria Arica

De la tabla anterior se desprende que:

1. Arica posee una mayor especialización en carga contenedorizada, con un 50% de la carga boliviana transferida dentro de esta modalidad.
2. Desde al año 1999 al 2002 Arica ha experimentado un incremento en la transferencia de cargas en contenedores, pasando de un 41% a un 67%.
3. Matarani en cambio, posee una mayor especialización en carga a granel, representando un promedio de 72% de la carga boliviana transferida por este puerto.

4. Matarani ha evidenciado una clara y firme tendencia al alza en sus cargas a granel, pasando de un 51% en el año 1998 a un 88% en el año 2002.

5. La carga boliviana transferida en Antofagasta está claramente concentrada en carga a granel, representando un 93% promedio, siendo el índice más bajo un 88% en el año 2001. Durante el resto del período en análisis siempre se mantuvo igual o sobre un 93%.

6. Antofagasta sólo transfiere un 5% de la carga boliviana que se transporta en contenedores.

Si ahora el análisis se hace para el total de carga boliviana movilizada por los tres puertos en conjunto se tendría que:

Tabla Nº 5: Participaciones de la carga boliviana en conjunto

	Arica			Matarani			Antofagasta		
	Graneles	Contenedores	General	Graneles	Contenedores	General	Graneles	Contenedores	General
1998	38%	90%	98%	7%	9%	0%	55%	2%	2%
1999	47%	87%	99%	11%	9%	1%	42%	3%	0%
2000	31%	87%	96%	25%	9%	4%	44%	4%	0%
2001	28%	91%	67%	37%	6%	19%	36%	2%	14%
2002	14%	89%	76%	48%	11%	6%	38%	1%	18%
Prom	31%	89%	87%	26%	9%	6%	43%	2%	7%

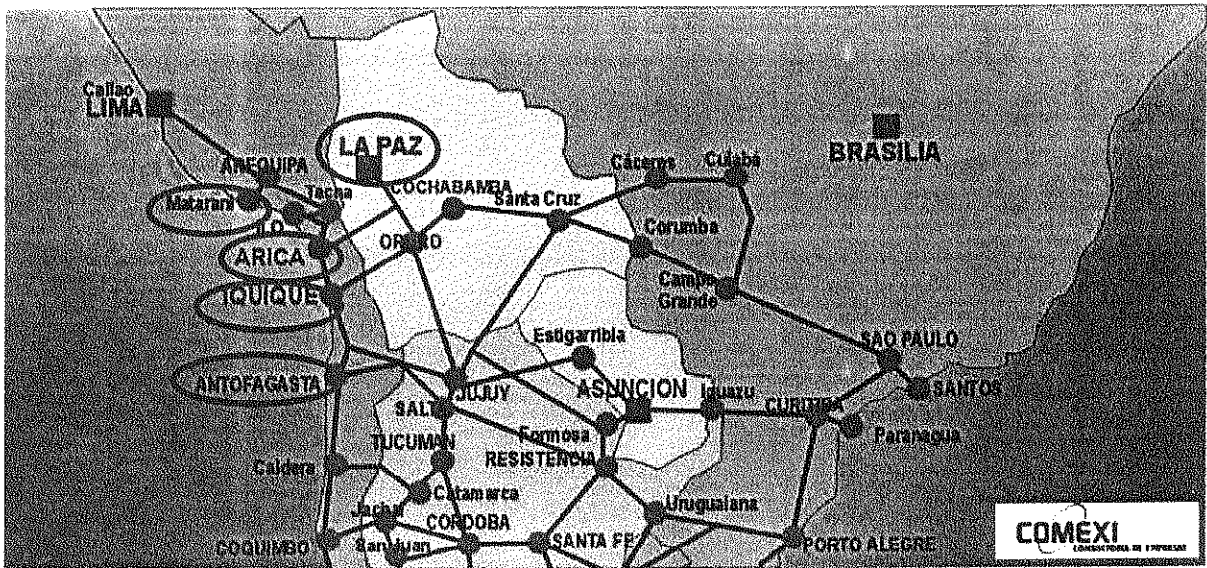
Fuente: Elaboración propia con base en la información entregada por la Empresa Portuaria Arica

De los datos de la tabla anterior se puede concluir que:

1. Arica es líder en la transferencia de carga boliviana en contenedores y carga general, con un 89% y 87% del mercado respectivamente.

2. La competencia más fuerte se observa en la transferencia de carga a granel, ya que acá las participaciones son bastante similares: Antofagasta 43%, Arica 31% y Matarani 26%.

Adicionalmente es relevante señalar, respecto a la ubicación geográfica de los puertos bajo análisis, que efectivamente Arica y Matarani son los puertos más cercanos a los grandes centros poblacionales bolivianos, como lo son La Paz y Santa Cruz, mientras que Antofagasta se encuentra al sur de Bolivia, alejado de la capital y los ejes poblacionales. Este podría ser un argumento de peso al momento de definir la competencia por la carga boliviana, centrándola exclusivamente en los puertos de Arica y Matarani. Lo anteriormente señalado es posible apreciarlo en la siguiente imagen:



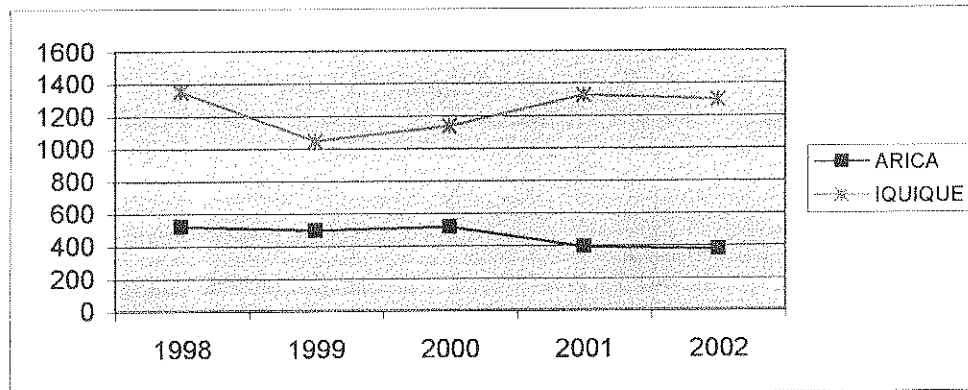
Fuente: www.iquiqueonline.cl

Análisis para la Carga nacional.

Respecto a la carga nacional el mercado relevante se centra en la I Región del país donde, como se señaló con anterioridad, la competencia del puerto de Arica es Iquique. El puerto de Iquique está en operaciones desde 1932 y fue construido como puerto granelero, sin embargo, con el desarrollo de la actividad comercial e industrial de la ciudad y de la zona norte en general, se ha transformado en un puerto multipropósito con alto tráfico de contenedores. En el año 1999 la Empresa Portuaria Iquique decidió licitar uno de sus frentes de atraque, el que desde el año 2002 a la fecha es operado por Iquique Terminal Internacional (ITI).

Si se analiza la evolución de las transferencias de carga nacional en este puerto y en el de Arica se podrá observar que Iquique mueve una cantidad de carga ostensiblemente mayor que la que transfiere Arica. Además, desde el año 1999 al 2002 para el Puerto de Iquique se observa una tendencia creciente, mientras que Arica presenta una tendencia opuesta:

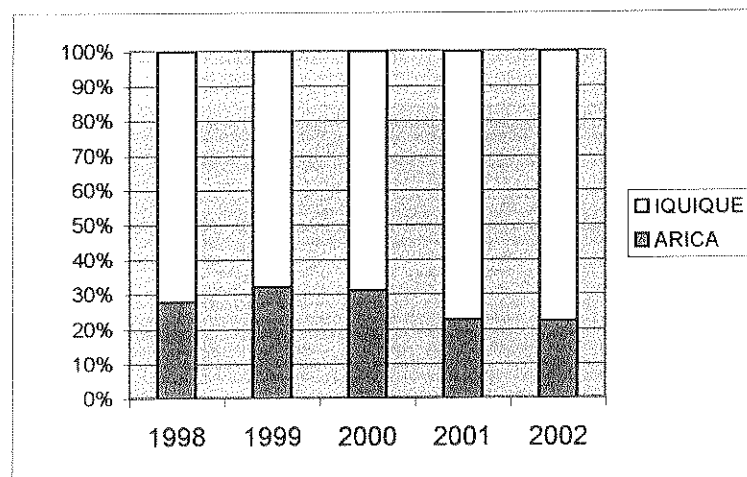
Gráfico N° 2: Evolución de la transferencia de carga (Miles de Ton)



Fuente: Elaboración propia con base en la información entregada por la EPAR.

Así también, de la gráfica siguiente se desprende que en la I Región del país, para carga nacional, Iquique es el líder del mercado con un 73% de participación promedio para el período 1998–2002, mientras que Arica tiene, en promedio para el mismo período, una participación de 27%:

Gráfico N° 3: Participaciones de mercado para la carga nacional de la I Región



Fuente: Elaboración propia con base en la información entregada por la Empresa Portuaria Arica

Si el análisis anterior se desglosa para el tipo de carga que se transfiere y se considera el total de carga nacional movida conjuntamente entre los terminales de Arica e Iquique se tendrá lo siguiente:

Tabla N° 6: Participaciones de la carga nacional en conjunto

	Iquique			Arica		
	Graneles	Contenedores	General	Graneles	Contenedores	General
1998	86%	56%	89%	14%	44%	11%
1999	84%	54%	85%	16%	46%	15%
2000	69%	64%	82%	31%	36%	18%
2001	82%	68%	89%	18%	32%	11%
2002	80%	75%	84%	20%	25%	16%
Promedio	80%	63%	86%	20%	37%	14%

Fuente: Elaboración propia con base en la información entregada por la EPAR.

De acuerdo a la información anterior se puede señalar que Iquique tiene una participación mayoritaria en graneles, contenedores, y carga general, aunque Arica exhibe una mayor competitividad relativa en la carga contenedorizada, centrándose la competencia por la carga nacional en esta última categoría de manera más intensa. Por otra parte, para el periodo en análisis se observa una tendencia creciente de Iquique en contenedores, pasando de un 56% en el año 1998 a un 75% en el año 2002, en desmedro de la participación del Puerto de Arica. Con todo, es importante destacar que estas participaciones podrían variar en el tiempo, principalmente debido a variaciones en la eficiencia en las operaciones de estos puertos y a las inversiones futuras en cada uno de ellos.

CONSIDERACIONES .

1- Características del mercado.

El análisis de los antecedentes presentados por la solicitante y la investigación realizada por la Fiscalía respecto del grado de competencia en los mercados relevantes y las características generales del sector portuario permiten expresar lo siguiente:

(a) Carga Nacional.

Existe competencia por la carga nacional en la primera región. El Frente de Atraque N° 2 del Puerto de Iquique, operado por Iquique Terminal Internacional S.A. (ITI S.A.), y el N°1, de administración estatal, tienen instalaciones para la transferencia de contenedores, carga fraccionada y graneles. La competencia no es perfecta, el grado efectivo de competencia depende del origen y destino de la carga, además de que el Puerto de Arica

cuenta con la nave de diseño de la primera Región, como se señaló en la descripción del mercado relevante, lo que impide que el 100% de las naves que recalán en Arica puedan hacerlo igualmente en Iquique.

(b) Carga boliviana.

Existe competencia respecto a parte de la carga en tránsito boliviana. Principalmente en lo que respecta a la carga a granel, tipo de carga en la cual el Puerto de Matarani está especializado. Sin embargo, respecto a la carga contenedorizada se vislumbra una alta concentración en el puerto de Arica y no se aprecia que el Puerto de Matarani sea un competidor efectivo en estos momentos, ni tampoco el puerto de Antofagasta. Ambos puertos sólo transfieren un porcentaje limitado de carga contenedorizada, de hecho por Antofagasta prácticamente no se transfiere carga boliviana en contenedores. Este último puerto, solo es competitivo respecto a la carga boliviana con destino u origen más cercano a su ciudad. De todos modos, la mayoría de las regiones bolivianas tienen una mayor cercanía con Arica y mejor infraestructura de transporte para acceder al Puerto de Arica versus el Puerto de Antofagasta.

Incluso dadas las reglas de no-discriminación, si se analiza la situación de competencia imperfecta por la carga contenedorizada nacional entre los puertos de Arica e Iquique, estas no garantizan que la carga contenedorizada boliviana (y nacional) reciba una tarifa competitiva, dado que al operador del puerto de Arica le puede convenir fijar una tarifa por sobre el nivel competitivo, ya que aún desviándose una parte de la carga nacional hacia Iquique el operador podría recibir mayores beneficios de la aplicación de esta política tarifaria. Lo anterior, se vería agravado si existen grados importantes de integración horizontal entre los puertos de Arica e Iquique.

Como conclusión se puede afirmar que existe competencia imperfecta por la carga nacional. El Puerto de Iquique disciplina, aunque solo a partir de cierto punto, la conducta de la administración del Puerto de Arica. En la carga boliviana, el Puerto de Matarani disciplina al Puerto de Arica en lo que respecta a carga a granel. Sin embargo, en la carga boliviana contenedorizada, la principal carga que se transfiere en Arica, no hay puertos sustitutos.

2. Ventajas y desventajas de las diferencias de la propuesta de Arica respecto a las condiciones bajo las que se aprobaron las anteriores concesiones por parte de la Comisión Preventiva Central.

El Dictamen N° 1045 analizó de manera extensa el sistema portuario y en él, se emitió por primera vez una opinión respecto al conjunto de reglas bajo las cuales se debe llevar a cabo el proceso de licitación de una concesión bajo un esquema monooperador.

Debido a lo anterior, en las ocasiones posteriores en que se ha analizado las condiciones bajo las cuales se debe aprobar una licitación (los casos del puerto de Antofagasta y el de Talcahuano), se tomó especial consideración de lo consignado en dicho Dictamen. Cabe además destacar que las condiciones en las cuales han operado las concesiones portuarias se revisarán el año 2005.

A continuación se presentan las ventajas y desventajas de las diferencias entre las propuestas de la EPAR y los criterios establecidos en el Dictamen N° 1045, refiriéndose, en las oportunidades que corresponda, al Dictamen N° 1268 de 22 de agosto de 2003, que autorizó condiciones distintas a las contenidas en el Dictamen N° 1045, para el Puerto de Talcahuano.

2.1 La propuesta de la EPAR no considera dejar ningún Frente de Atraque bajo un esquema multioperador.

El puerto de Arica está licitando uno de sus dos frentes de atraque para ser operado bajo un sistema monooperador, dejando fuera de esta licitación el otro sitio que posee, el N° 7, el cual está al servicio de Perú en virtud del Tratado de Lima de 1929.

Al estar exclusivamente al servicio del Perú el frente N° 7 no puede ser considerado como una competencia intra-portuaria para la carga que moviliza el puerto de Arica. Por lo anterior, se elimina la competencia intra-puerto al no existir distintos concesionarios en los frentes de atraque del Puerto de Arica ni tampoco existir frentes operados bajo un esquema multioperador.

A la fecha, y considerando sólo las empresas portuarias consideradas en el Dictamen N° 1045, en el caso del frente de atraque del Puerto de San Vicente se aprobó la concesión

de éste bajo un esquema monooperador único en todo el puerto. Cabe señalar que en el caso de ese puerto sólo existe un frente de atraque, con 3 sitios, por lo que la posibilidad de haber licitado un número mayor de frentes, con el objeto de mantener uno multioperado, no era posible. Se debe considerar que dentro de un terminal portuario el frente de atraque es una unidad técnica independiente. Sin embargo, el mercado portuario de la VIII Región es más competitivo que el de la I Región, ya que el puerto de San Vicente compite con un gran número de frentes de atraque de puertos estatales y privados, en comparación con el Puerto de Arica. Este tema es relevante al no existir una competencia intra-portuaria.

Recientemente, se aprobó la entrega a un solo monooperador de la administración del Puerto de Talcahuano, pero este puerto solamente cuenta con dos sitios, de los cuales uno se encuentra inutilizado para la atención de naves de carga. Además, este puerto, al igual que San Vicente, compite con varios puertos de la VIII Región y la participación de mercado de Talcahuano es menor en comparación al Puerto de Arica.

La EPAR no entregó antecedentes concretos sobre la imposibilidad de realizar un proceso de licitación dejando un sitio administrado por la EPAR en un esquema multioperador. Cabe destacar que, en este caso, la licitación sería por el único frente de atraque posible en el Puerto de Arica. Si bien el antecedente de la licitación fallida respalda esta tesis, en aquella ocasión pueden haber influido otros factores, como por ejemplo el hecho de que dicha licitación tampoco consideraba la prestación del servicio de almacenaje a la carga boliviana por parte del concesionario que se la adjudicara.

En todo caso, a lo anterior hay que considerar que han sido pocas las empresas que han participado de los anteriores procesos de licitación a los que han convocado las empresas Portuarias del norte del país. En la licitación llamada por la Empresa Portuaria Iquique, a fines de 1999, hubo sólo un oferente, lo mismo ocurrió en la licitación convocada por la Empresa Portuaria Antofagasta a fines de 2002.

Si se analizan las ventajas de este aspecto de la propuesta de la EPAR, se puede señalar que de establecer el sistema de un monooperador manejando todo el puerto otorga mayor facilidad a la Empresa Portuaria para elaborar un esquema de concesión que atraiga más inversionistas, debido a que ellos internalizarán los efectos de sus inversiones en un 100%, sin tener que compartir los beneficios de estas inversiones con otros operadores

del puerto. Como resultado de lo anterior la eficiencia del puerto debiera incrementarse, lo cual estimularía la competencia inter-puertos. La experiencia del proceso de licitación del año 1999, el cual fue declarado desierto, puede ser un argumento importante en tal sentido, ya que en esa oportunidad se dejó un sitio bajo un esquema multioperador fuera de la concesión. Mientras que bajo el esquema propuesto por la EPAR aumenta la probabilidad de que se intensifique la competencia ex –ante entre los participantes a la licitación.

Además, al existir capacidad ociosa en el Puerto de Arica y proyectos de inversión en los otros puertos competidores, mientras mantengan esa calidad, disminuyen las posibilidades de la existencia de conductas anticompetitivas al no ser restrictivas las tasas de ocupación actuales.

Si se analizan las desventajas de esta propuesta, se puede señalar como la principal la eliminación de la competencia al interior del puerto, la que de acuerdo a la Ley 19.542 es responsabilidad del Directorio de cada Empresa Portuaria (art. 31.).

Es necesario recalcar que en la I Región es el Puerto de Arica el que posee la nave de diseño, lo que afecta directamente a los usuarios, ya que durante el año 2003 un 11% de las naves que recalaron en Arica no podrían haberlo hecho en Iquique.

Así también, la propuesta de la EPAR vendría a cambiar un criterio general (aunque no impuesto por la Comisión Preventiva Central) aplicado en las licitaciones anteriores, esto es, no considera dejar ningún frente de ataque bajo el esquema multioperador, el cual, en la práctica, no ha tenido críticas respecto a su funcionamiento.

2.2 La propuesta de la EPAR disminuye las restricciones a la integración horizontal.

2.2.1 Incremento en los porcentajes de participación de sociedades concesionarias de la I Región

La EPAR propone permitir a la sociedad concesionaria que participe, directa o indirectamente, en más del **30%** del capital o del capital con derecho a voto o de las utilidades de la sociedad concesionaria, participar, directa o indirectamente, hasta del **30%** del capital, del capital con derecho a voto o de las utilidades en otra sociedad

concesionaria de la 1ª Región. El Dictamen N° 1045 estableció los dos porcentajes anteriormente señalados en **15%**.

Estas restricciones buscan cautelar la competencia inter-puertos, y dado que en el caso de Arica se propone un esquema de un monooperador para todo el puerto, la competencia entre puertos se transforma en un elemento fundamental.

Cabe consignar que el cambio aquí propuesto afecta significativamente la injerencia de los accionistas de estas sociedades. El artículo 99 del Título XV de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores señala que “influye decisivamente en la administración o en la gestión de una sociedad toda persona, o grupo de personas con acuerdo de actuación conjunta, que, directamente o a través de otras personas naturales o jurídicas, controla al menos un **25%** del capital con derecho a voto de la sociedad, o del capital de ella si no se tratare de una sociedad por acciones...”. Así también, el artículo 100, de la misma Ley, señala que se definen como personas relacionadas con una sociedad a las entidades del grupo empresarial al que pertenece la sociedad; las personas jurídicas que tengan, respecto de la sociedad, la calidad de matriz, coligante, filial o coligada, en conformidad a las definiciones contenidas en la ley N° 18.046; quienes sean directores, gerentes, administradores o liquidadores de la sociedad, y sus cónyuges o sus parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad; y a aquellas que por sí sola o con otras con que tenga acuerdo de actuación conjunta, pueda designar al menos un miembro de la administración de la sociedad o controle un **10%** o más del capital o del capital con derecho a voto si se tratare de una sociedad por acciones.

Las bases de licitación del frente de atraque N° 2 del Puerto de Iquique, que no requirieron de un informe de esa H. Comisión al cumplir ésta con las exigencias de la Ley 19.542, no establecieron restricciones a la integración horizontal entre propietarios de frentes de atraque estatales de la misma región. Hay que señalar, sin embargo, que sí establecieron restricciones horizontales a la interrelación de los dos frentes de atraque del Puerto de Iquique.

Es importante destacar la participación en la propiedad de los puertos competidores de Arica. En el frente de atraque licitado del Puerto de Iquique los accionistas son SAAM (60%) y URBASER (40%), los que podrían participar en Arica con un máximo de un 30% con la restricción propuesta. Además, SAAM también participa en el puerto peruano de

Matarani, a través de su filial Tramarsa, la cual es parte del Grupo Romero, actual concesionario del mismo puerto.

Dentro de las ventajas de la propuesta de la EPAR respecto a la disminución de las restricciones horizontales se encuentra la promoción de la competencia ex-ante al permitir a los operadores de frentes de atraque estatales de la región participar con un mayor porcentaje en esta concesión. Dado que el único otro puerto estatal de la I Región es Iquique, esta restricción afecta directamente a los accionistas de la concesionaria Iquique Terminal Internacional S.A.

Como desventaja cabe señalar que al aumentar estos porcentajes, aumentan las probabilidades de que las administraciones de ambos puertos adopten estrategias que maximicen sus utilidades conjuntas, alejándose de las utilidades que obtendrían en caso de competir. Si bien es cierto que ambos puertos tendrán tarifas máximas fijadas para un conjunto de servicios y que existen normas de no-discriminación, eso no garantiza conductas que pueden afectar a los usuarios, como por ejemplo funcionamiento en baja capacidad no invirtiendo en equipos, o haciéndolo en equipos no apropiados, o no reparando infraestructura, etc.

Con esta solicitud se cambia una regla que se ha aplicado de manera uniforme en todos los procesos de licitación de concesiones bajo un esquema monooperador (con la excepción del Puerto de Talcahuano), sin que se entreguen mayores argumentos que justifiquen tal discriminación. Es deseable tener reglas de aplicación general para todas las empresas que se encuentran en situaciones relativamente similares. Según el Dictamen N° 1045, después de 5 años de celebrado el contrato de concesión, es decir, el 31 de enero de 2005, los concesionarios que se rigen por las reglas de integración horizontal (y vertical) contenidas en dicho Dictamen podrán requerir su modificación a la Empresa Portuaria respectiva.

2.2.2 Restricciones respecto a los propietarios de Puertos Privados de la I Región.

Otro cambio planteado por la EPAR es que ésta no considera restricciones para la participación de los propietarios de puertos privados de la misma región en la sociedad concesionaria del frente de atraque estatal de Arica. Las limitaciones establecidas en la

ley N° 19.542 a la integración horizontal están referidas sólo a los concesionarios de puertos estatales, mientras que el Dictamen N° 1045 si los contempla.

No existe pérdida de eficiencia asociada a la prohibición de la integración horizontal entre los puertos de Arica y de Iquique, dado que cada frente de atraque es una unidad que puede ser operada de manera eficiente del otro frente. Las pérdidas de eficiencias se pueden producir cuando en un frente de atraque operan distintas empresas de muellaje.

Un aspecto positivo de la relajación de las restricciones es que así se puede atraer a algunos de los propietarios de los puertos privados de la región a que participen en el proceso de licitación, promoviendo la competencia ex-ante.

Como ya se dijo, actualmente no existe competencia entre el puerto de Arica y los puertos privados de la I Región. En este sentido no hay riesgos de que la participación de una empresa portuaria privada de la región en la concesión del Puerto de Arica influya en la competencia actual.

No obstante, si bien actualmente no existe competencia entre el Puerto de Arica y los puertos privados de la región, esta situación puede variar en el futuro (la concesión otorga derechos a la concesionaria por un plazo de veinte años, prorrogable por un período de diez años). Por esta razón, esa H. Comisión limitó la participación de los propietarios de empresas privadas en la sociedad concesionaria de frentes de atraque estatales de la misma región en el pasado.

Es necesario tener presente que, la fijación de tarifas máximas y calidades mínimas para servicios no opcionales, fijadas tanto en el Puerto de Arica como de Iquique, no impiden que en el mediano plazo se asegure la existencia de conductas anticompetitivas, dado que el avance tecnológico puede dejar los límites establecidos como obsoletos. En el caso de que ambos puertos fueran administrados por el mismo operador y los costos operacionales disminuyeran en el futuro, el concesionario no tendría incentivos para bajar sus tarifas a niveles competitivos.

2.3 La propuesta de la EPAR propone como variable de adjudicación el menor pago fijo del fisco al concesionario por el almacenaje de la carga boliviana.

El Dictamen N° 1045 señala que la estructura tarifaria ofrecida por el postulante debe ser una de las variables determinantes para la asignación de la concesión. Las Empresas Portuarias en dicha ocasión establecieron como el principal criterio de adjudicación el menor Índice Ofertado, incluyendo en este índice a los servicios no opcionales (aquellos a los cuales se les debe fijar tarifa).

Más allá del método de adjudicación que se utilice, en este caso es relevante que la variable escogida ex-ante por la autoridad sea fijada a un nivel competitivo. La EPAR pretende fijar una tarifa máxima para un conjunto de servicios no opcionales (un Índice máximo), en la medida que ella tenga la capacidad de fijar un Índice máximo competitivo, no tendría mayor importancia que no se utilice esta variable como criterio de adjudicación.

2.4 La propuesta de la EPAR disminuye las restricciones a la integración vertical.

La integración vertical crea oportunidades e incentivos para discriminar a la competencia, referido principalmente a la calidad de los servicios ("sabotaje") cuando las tarifas están fijadas.

En términos generales, se puede señalar que la integración vertical puede producir economías de ámbito debido a la operación integrada de las actividades de los usuarios portuarios. Respecto a este tipo de restricciones en la I Región, en el Puerto de Iquique no se han establecido limitantes a la integración vertical, y este es el único puerto nacional que compite con el Puerto de Arica, por lo que es conveniente que las reglas sean similares para ambos puertos, si no se tienen problemas de integración horizontal ya mencionados.

La EPAR propone excluir los siguientes usuarios relevantes en relación al Dictamen N° 1045: **empresas navieras, fletadores, porteadores, agentes (de naves, de muellaje, de aduana, etc), corredores y forwarders**, sin embargo, la empresa portuaria no ha

justificado in-extenso los motivos para la exclusión de los usuarios anteriormente señalados.

Para excluir a los agentes de naves y a las empresas de muellaje del conjunto de usuarios relevantes, la EPAR indica en su presentación que éstos no tienen incidencia en la elección del puerto de atraque.

Tomando el planteamiento del economista Pablo Serra respecto a los agentes de naves, él señala que un concesionario podría discriminar a favor de su agencia de naves relacionada, lo que llevaría a que los navieros escogieran a dicha agencia naviera en desmedro de otras. Señala, sin embargo, que el pago que se efectúa a las agencias de naves es muy pequeño dentro del valor total de la cadena de transporte, y usar esa actividad para ejercer poder de mercado no resultaría práctico. Se puede señalar, en cambio, que los costos de muellaje dentro del costo total del puerto son relevantes, por lo que existiría un mayor incentivo a discriminar en esta etapa del proceso operativo.

No obstante, como señala el mismo señor Serra, citando a Mandy (2000), los incentivos para discriminar son mayores cuando los beneficios que se pueden obtener en el segmento competitivo (en este caso el mercado de los fletes navieros) son grandes respecto a las utilidades que se obtienen en las facilidades esenciales (en este caso los terminales portuarios).

En términos prácticos para este mercado el elemento que intenta impedir los posibles actos de discriminación es el Reglamento Interno de Uso de Frentes de Atraque de cada puerto, siendo este el instrumento que garantiza el derecho a la libre elección de los usuarios respecto de los servicios que se presten en los frentes de atraque (Ley 19.542 art. 22). A pesar de esto, igualmente existen formas de discriminación difíciles de probar.

Respecto a las actuales participaciones en la transferencia de carga en el Puerto de Arica, se puede señalar que el grupo Ultramar posee un 26% de participación dentro de las Agencias de Muellaje y un 39,8% dentro de las Agencias de naves del mismo puerto. De acuerdo a lo establecido por el Dictamen N° 1045, ambas participaciones califican a esta empresa como usuario relevante para este puerto (el límite en ambos casos es un 25%), por lo que no podría poseer más del 40% del capital de la sociedad concesionaria. El resto de los usuarios de este puerto no tendrían limitaciones en relación a lo

anteriormente expuesto. Es necesario destacar que el análisis anterior sólo incluye las participaciones para el Puerto de Arica, mientras que las restricciones a la integración vertical también consideran la participación dentro del mercado de la I Región, siendo el límite en este caso de un 15%.

De lo anterior se puede concluir que no existirían mayores objeciones respecto a la solicitud de excluir a los agentes de naves del conjunto de usuarios relevantes, sin embargo, respecto al resto de los usuarios los antecedentes entregados no permiten dar elementos de juicio relevantes al respecto.

2.5 Respetto a las Normas de Calidad y las Tarifas

En su presentación la EPAR no contempla el cobro de multas por congestión portuaria, pero si fija que el tiempo de espera de cada nave no deberá superar las seis (6) horas. Anteriormente, en el Dictamen N° 1045 se había indicado, coincidiendo con lo propuesto por las Empresas Portuarias, la estipulación de cobros adicionales en caso que los frentes de atraque superaran el umbral de ocupación establecido en las bases. El motivo de estos cobros es la búsqueda de eficiencia dinámica en la operación del frente.

Dadas las actuales tasas de utilización del Puerto de Arica (cerca al 25%), la congestión no sería un problema relevante en este puerto.

Referente a las Tarifas, la EPAR señala que las tarifas máximas serán similares a las actualmente vigentes para el respectivo tipo de servicio, las que, además, resulten competitivas con las vigentes en otros puertos comparables. No obstante, dado que el proceso de concesión busca lograr mayores eficiencias, lo que tenderá a costos operacionales menores, sería esperable que las tarifas de la licitación sean iguales o menores a las actualmente vigentes.

Como conclusión general es relevante señalar que los cambios propuestos en materia de Integración Vertical y Horizontal, y en el esquema de Monooperador, persiguen aumentar la competencia ex-ante al hacer más atractivas las condiciones de la licitación para los potenciales concesionarios. En términos de competencia, lo anterior tiende a aumentar los riesgos de conductas anticompetitivas al no existir una competencia intra-puerto y sólo una limitada competencia inter-puertos. Con todo, el hecho de que exista capacidad

ociosa y una serie de resguardos que emanan de la Ley N° 19.542, los reglamentos de la Empresa Portuaria y algunas propuestas formuladas por la EPAR, limitan las posibilidades de abuso de una posición dominante.

Expuso la Fiscalía que recordar, respecto a las reglas sobre integración vertical y horizontal, que esta Comisión ha contemplado su revisión a los 5 años de la suscripción de los contratos de concesión que se efectuaron en la V y VIII Región (31 de enero de 2005). Que la Comisión ha señalado que dicho momento permitirá realizar un análisis general sobre el funcionamiento de estas restricciones y la EPAR ha propuesto hacer coincidir esta fecha con la de revisión de sus lineamientos en este aspecto, por medio de la posibilidad de permitir a su concesionario requerirle modificaciones a este respecto.

5°.- Se recibió por esta Comisión la presentación que efectuara la Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile A.G, en la cual señala que se opone a la solicitud que fuera presentada por Epar, dado que la misma atenta gravemente en contra de las normas sobre Libre Competencia, al establecerse un monopolio si en el Puerto de Arica no hay otro frente de atraque capaz de atender naves de similar diseño, y además el Tratado de Libre Comercio celebrado con Estados Unidos.

Asimismo, se recibió la presentación que efectuara la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. en la cual señala, que ha expuesto en más de una oportunidad su opinión respecto a las ventajas del modelo monoperador y acerca de las condiciones necesarias para asegurar una competencia leal entre frentes monooperados y multioperados e indica que, considerando las estrictas reglas de no discriminación arbitraria del Dictamen N° 1045, las normas de integración vertical y horizontal adicionales a las contempladas por la ley 19542, resultan innecesarias.

En relación las presentaciones anteriores esta Comisión señala que en las mismas las partes no aportaron antecedentes adicionales a los que ya presentaron, a raíz de las investigaciones que dieron origen a los Dictámenes N° 1045 y 1209, esto es, no aportaron información concerniente al Puerto de Arica o a la competencia que enfrenta este puerto en su mercado relevante, que haría a esta Comisión acoger sus propuestas.

6.º Asimismo esta Comisión decretó recibir en audiencias a los representantes de dichas empresas, quienes expusieron sus argumentaciones en relación a la consulta materia de este Dictamen.

En relación a la presentación que efectuara la Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile, Asonave, A.G. esta Comisión señala que ésta non difiere, en absoluto, de la presentación escrita que ya había efectuado, vertiendo en ella idénticos argumentos para solicitar el rechazo a la consulta que efectuara la Empresa Portuaria Arica.

En relación a la presentación que efectuara Empresa Portuaria Iquique éstas se refieren a las condiciones de resguardo de la competencia establecidas en anteriores procesos de licitación y las que, a su juicio, parece prudente fijar en el actual proceso de licitación.

Se refiere a las reglas de integración horizontal e indica que para garantizar que el concesionario de Arica sea un competidor real y efectivo del concesionario de Iquique, en propiedad, interés económico, directorio e influencia en las decisiones de administración es necesario diseñar reglas de que supriman por completo la posibilidad real de que se integren los grupos controladores de los frentes concesionados, a fin de que compitan fuertemente entre sí, maximizando los beneficios sociales que puede rendir el mercado portuario en la I Región.

7.º.- Que analizados los antecedentes anteriores, en especial:

7.1.- La existencia de competencia entre los puertos de Arica e Iquique en la Primera Región;

7.2.- El hecho cierto de que en el año 1999 se llevó adelante un proceso de licitación pública, el cual fue declarado desierto al no presentarse ningún interesado en la misma, en los términos que se establecieron en sus bases, las que dejaban un sitio fuera de la concesión, el cual sería administrado directamente por la empresa Portuaria Arica bajo un esquema multioperador.

7.3.- Que esta modalidad otorga mayor facilidad a la Epar para elaborar un esquema de concesión que atraiga más inversionistas, debido a que ellos internalizarán los efectos de

sus inversiones en un 100% sin tener que compartir los beneficios de éstas con otros operadores del puerto.

7.4.- Que, si bien los riesgos de conductas no competitivas aumentan al mantener un solo monopropietario en el Puerto de Arica, por otra parte disminuyen al existir capacidad ociosa en este puerto.

Esta Comisión resuelve,

1.- Autorizar a la Empresa Portuaria Arica para otorgar una concesión portuaria para explotar, mediante el esquema monopropietario único, el frente de atraque formado por los sitios 1 a 6 del puerto de Arica y sus áreas de respaldo, incluido el servicio de almacenamiento de la carga boliviana en tránsito, con la excepción del sitio N° 7, el cual se encuentra al servicio del Perú, según el Tratado y protocolo suscrito entre Chile y Perú en 1929.

2.- No hacer lugar a las otras peticiones de la referida Empresa Portuaria de Arica, debiendo regir íntegramente, en lo referente a los límites de integración, lo señalado en el Dictamen N° 1045, de 21 de agosto de 1998, salvo lo que se señala en el punto 8° siguiente.

8°.- Con motivo del estudio de los antecedentes de esta consulta, surgieron dudas acerca de la inclusión de los Agentes de Muellaje bajo la calificación genérica de "Agente", para los efectos de su consideración como usuario relevante, en los términos del Dictamen N° 1045.

En efecto, en el esquema de monopropietario, es el concesionario (o una persona relacionada a éste) quien efectúa las labores de estiba y desestiba, siendo, por lo tanto, un agente de muellaje.

Por lo anterior, esta Comisión entiende que los "Agentes de Muellaje" deben estar excluidos de la categoría de usuarios relevantes, contenida en el citado Dictamen N° 1045.

Notifíquese a las partes y a la Fiscalía Nacional Económica.

El presente Dictamen se acordó en sesión del 29 de diciembre de 2003 por la unanimidad de los asistentes señores José Tomás Morel Lara, Presidente (S), Juan Manuel Baraona Sainz, José Yáñez Henríquez y Carlos Castro Zoloaga.

[Handwritten signatures of José Tomás Morel Lara, Juan Manuel Baraona Sainz, José Yáñez Henríquez, and Carlos Castro Zoloaga]

