

C.P.C. N° 1209

ANT.: Solicitud de la Empresa Portuaria de Antofagasta.

MAT.: Dictamen de la Comisión.

Santiago, 20 de junio de 2002

1.- Con fecha 22 de abril de 2002, la Empresa portuaria de Antofagasta, en adelante EPA, de conformidad a las disposiciones contenidas en los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542, sobre Modernización del Sector Portuario Estatal, solicita a esta Comisión emitir informe acerca de las condiciones que propone para la licitación de una concesión portuaria para la explotación de un frente de atraque del Puerto de Antofagasta.-

2.- El Puerto de Antofagasta, según expone la solicitante, requiere de urgentes inversiones en infraestructura y equipamiento para mantener su funcionamiento y competitividad. Por esta razón, el Directorio de EPA ha decidido llamar a licitación para otorgar una concesión portuaria para explotar, mediante un esquema monooperador, el frente de atraque formado por los sitios 3 a 7, ambos inclusive, y sus áreas de respaldo.

3.- Expresan en este sentido, que tanto la regulación legal, como las razones económicas y técnicas, son las mismas que aquellas que se tuvieron en consideración para otorgar las concesiones que fueron objeto del análisis y estudio que dieron fundamento al Dictamen N° 1045 de 1998 y que, al decir de EPA, han cumplido con éxito los objetivos perseguidos por la ley cuando se procedió a las licitaciones de los frentes de atraque, bajo este sistema, en la Quinta y Octava Regiones. Por ello y atendiendo a la competencia portuaria actual y prevista en la Segunda Región, resulta conveniente establecer los mismos resguardos que esta Comisión adoptó en aquella oportunidad y que se contienen en el referido dictamen.

4.- De esta forma, EPA, en su presentación, atendiendo a las exigencias que la Ley N° 19.542 y su Reglamento contienen, sugiere la incorporación en las bases respectivas, de una serie de resguardos destinados a evitar discriminaciones arbitrarias o abusos de posición dominante en que eventualmente pudiere incurrir el concesionario de estos frentes de ataque. De esta forma propone obligatoriedad de servicio y acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios portuarios, criterios tarifarios que garanticen competitividad, normas de calidad, asignación de capacidad etc. dentro de los cuales y teniendo en consideración que todas las que mencionan resultan relevantes y pertinentes, las que importan de mayor manera y que merecen observaciones, son aquellas relativas a las reglas de integración vertical y horizontal que se propone incorporar a las bases de la licitación.

5.- Debe dejarse constancia que para la emisión de este dictamen, la Comisión tuvo en consideración el informe evacuado por el Sr. Fiscal Nacional Económico en relación a esta materia y lo expuesto en la audiencia del 31 de mayo del año en curso por los representantes de la Asociación Nacional de Agentes de Nave A. G. (ASONAVE), la Cámara Marítima de Chile y el Sistema de Empresas Públicas (SEP), todos los cuales fueron oídos y sus argumentos incorporados a la discusión y análisis de la materia entregada a la decisión de esta Comisión. Cabe hacer presente, además, que especial consideración tuvo lo consignado en el Dictamen N° 1045 de 1998, donde la materia se abordó en extenso toda vez que aquella fue la oportunidad donde se puso en marcha el sistema inaugurado por la ley en referencia y fue la primera vez en que esta Comisión pudo emitir opinión sobre el particular.

6.- Tanto la propuesta de EPA, como las ponencias de ASONAVE y la Cámara Marítima, como también los expuesto por el SEP, no difieren mayormente de lo que se discutió en aquella oportunidad sobre el sistema de concesiones que podían emprender las empresas portuarias estatales. En particular, ninguno de los anteriormente nombrados manifestó, fundadamente, que las restricciones a la integración vertical u horizontal establecidas en el Dictamen N° 1045 hubiesen generado problemas en los

procesos de licitación de los puertos aludidos en esa oportunidad. Por lo tanto, no se divisan razones para cambiar los criterios establecidos en el Dictamen N° 1045, de modo que todo lo resuelto en aquél se extenderá a la presente situación, con excepción de lo señalado en el numeral 8 del presente dictamen.

7.- Sin perjuicio de lo anterior y sólo a mayor abundamiento y a objeto que no resulten dudas sobre la materia, se especificará lo siguiente en las siguientes materias:

Sobre Reglas de Integración Horizontal:

“ La sociedad que se adjudique la concesión de un frente de atraque estatal, sus controladores y sus accionistas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas tengan, directa o indirectamente, más del **15%** del capital accionario, no podrán participar con más del **15%**, directa o indirectamente, en una sociedad concesionaria de otro frente de atraque estatal en la misma región.

“La sociedad concesionaria, sus controladores y sus accionistas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas participen, directa o indirectamente, en más de un **15%** 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 **15 %** del capital, del capital con derecho a voto o de las utilidades en otra sociedad concesionaria o en la sociedad propietaria u operadora de un puerto privado, de la misma región.

Los propietarios de puertos privados, también podrán participar en las licitaciones, y en caso de adjudicárselas, no podrán acceder a más de un 15% de las acciones de la sociedad concesionaria en la misma región. Sin embargo, es posible que las empresas adjudicatarias por razones de preferencia opten por alcanzar una mayor participación en el frente de atraque estatal en la misma región, para lo cual deberá reducir su participación en el puerto privado hasta alcanzar el 15% del capital accionario, dentro del plazo de 18 meses contados desde que se ejerza tal opción.

Sobre integración Vertical:

El conjunto de usuarios relevantes no podrá poseer más de un **40%** del capital, ni más del 40% del capital con derecho a voto, ni derechos por más del **40%** en las utilidades de la sociedad concesionaria.

Serán considerados como usuarios relevantes 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, embarcadores, fletadores, portadoras, transportistas multimodales, agentes, corredores, forwarders, o a cualquier otro título o modalidad, (i) con más de un **15%** del tonelaje de carga marítima movilizada en la región, o (ii) con más del **25%** del tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque objeto de la 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 títulos de la misma naturaleza. Los porcentajes a que se refiere este número 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.

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, voto o utilidades de la concesionaria sus personas relacionadas.

8.- Las reglas de integración horizontal y vertical referidas precedentemente tendrán vigencia durante todo el plazo de la concesión. Con todo, luego de transcurrido el plazo consignado en el numeral 9 del Dictamen N° 1045, esto es, cinco años contados desde la suscripción de los contratos de concesión que se efectuaron en relación a los puertos de la Quinta y Octava Regiones, y a objeto de, en su momento, examinar la situación sobre integración de manera global, es decir, analizando lo ocurrido en la Segunda, Quinta y Octava Regiones, el concesionario que se adjudique la licitación a que llame la EPA, podrá requerir su modificación a la Empresa Portuaria de Antofagasta, la que sólo podrá proceder en este sentido, previo informe de la Comisión Preventiva Central o del organismo al que se hayan traspasado sus facultades.

Notifíquese al Sr. Fiscal Nacional Económico, a la Empresa Portuaria de Antofagasta, a la Cámara Marítima de Chile, al Sistema de Empresas Pública y a la Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile A.G.

El Presente Dictamen se acordó en la sesión del día 7 de junio de dos mil dos por la unanimidad de sus miembros, Señora Andrea Butelmann Peisajoff, Presidenta, Claudio Juárez Muñoz, Rodemil Morales Avendaño, José Yáñez Henríquez y Carlos Castro Zoloaga.