

Santiago, 12 SET. 2018

VISTOS:

- 1) La notificación de operación de concentración, correspondiente al correlativo de ingreso N°01914-18, de fecha 7 de mayo de 2018 (la "**Notificación**"), relativa a la adquisición proyectada de las acciones de Grupo Empresas Navieras S.A. ("**GEN**"), SAAM Puertos S.A. ("**SAAM**") y Ransa Comercial S.A. ("**Ransa**", junto con GEN y SAAM, las "**Vendedoras**") en Terminal Puerto Arica S.A. ("**TPA**") por Inversiones Neltume Limitada ("**Neltume**") e Inversiones y Construcciones Belfi S.A. ("**Belfi**", junto con Neltume las "**Compradoras**");
- 2) Las presentaciones mediante las cuales las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación, acompañadas a esta Fiscalía en las fechas: 31 de mayo de 2018, correlativo de ingreso N°02199-18; 28 de junio de 2018, correlativo de ingreso N°02199-18; y, 19 de julio de 2018, correlativo de ingreso N°03027-18 ("**Complementos**");
- 3) La resolución de inicio dictada por esta Fiscalía Nacional Económica ("**FNE**" o "**Fiscalía**") con fecha 31 de julio 2018, que instruye investigación de Rol FNE F135-2018 ("**Investigación**");
- 4) La reunión sostenida con los apoderados de las Partes el día miércoles 5 de septiembre de 2018, en que se les informó que la Operación podría reducir sustancialmente la libre competencia, en base a los antecedentes de la Investigación, conforme lo establece el artículo 53 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211 de 1973, y sus modificaciones posteriores (el "**DL 211**");
- 5) Lo dispuesto en los artículos los artículos 46, 47, 48, 49, 53, 54, 55 y 56 del DL 211; y,

CONSIDERANDO:

- 1) Que, la operación consiste en la adquisición de las acciones de GEN, SAAM y Ransa en TPA, por parte de Neltume y Belfi, en los términos que contempla la letra b) del artículo 47 del DL 211, e implica un cambio en la estructura de control de TPA al incrementar la propiedad de las Compradoras en la concesionaria, escenario en que conjuntamente obtendrán influencia decisiva en su administración ("**Operación**").
- 2) Que, la entidad objeto de la Operación es TPA, sociedad anónima cerrada titular de la concesión dedicada al desarrollo, mantenimiento y explotación del Frente de Atrake N°1 del Puerto de Arica, ubicado en la Región de Arica y Parinacota, incluyendo la prestación de los servicios de muellaje y almacenamiento en el mismo.

- 3) Que, las Vendedoras corresponden a (i) GEN, sociedad que mantiene inversiones en los distintos niveles de la cadena de valor de transporte marítimo, entre las que se encuentran TPA, Iquique Terminal Internacional S.A. ("ITI"), Antofagasta Terminal Internacional S.A. ("ATI"), Agencias Universales S.A., Compañía Marítima Chilena S.A., Portuaria Cabo Froward S.A., entre otras entidades; (ii) SAAM, entidad activa en la adquisición, operación y administración de terminales portuarios, entre los que se encuentran ITI y ATI; y (iii) Ransa, que presta servicios logísticos para distintos sectores económicos de la República del Perú, manteniendo en Chile una parte en la propiedad de TPA.
- 4) Que, Belfi es una empresa dedicada a la construcción y operación de diversas obras marítimas y portuarias que, además, cuenta con actividades en arquitectura, movimientos de tierra, pavimentos, puentes, túneles, obras hidráulicas y sanitarias, entre otras actividades. En puertos cuenta con participación en TPA, y en los terminales portuarios de las localidades de Coquimbo, Mejillones y Coronel.
- 5) Que Neltume es una sociedad de responsabilidad limitada, perteneciente al grupo de empresas relacionadas a Inversiones Ultramar Limitada ("**Grupo Ultramar**"), que se encuentra activa en la construcción, operación y mantención de puertos o terminales portuarios en Chile, con participación en las concesiones de TPA, Puerto Mejillones S.A., Puerto de Coquimbo, Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A, y Cía. Puerto Coronel S.A.
- 6) Que, por su parte, el Grupo Ultramar se encontraría activo en distintos niveles de la cadena de valor de transporte marítimo de carga. Para el caso del transporte marítimo en la Región de Arica y Parinacota, es posible advertir la presencia del Grupo Ultramar en el segmentos de (i) agenciamiento de naves, donde se encuentran presentes a través de Ultramar Agencia Marítima Limitada ("**Ultramar Agencia**"), de su relacionada MSC Chile S.A. ("**MSC Chile**"), y de Agencia Columbus Chile SpA ("**Columbus**") en la que cuenta con participación minoritaria; y en el segmento de (ii) navieras, donde participa por medio de Ultronav y Transmares, ambas parte de Naviera Ultronav Limitada, y por medio de MSC Chile en su calidad de agente general de la naviera Mediterranean Shipping Company S.A.
- 7) Que, conforme a lo expuesto, Neltume y entidades relacionadas al Grupo Ultramar tienen presencia en los mercados de puertos, agentes de nave y navieras.
- 8) Que, en cuanto al mercado relevante de puertos, esta Fiscalía advierte que preliminarmente puede ser definido como la provisión de servicios portuarios básicos y opcionales, segmentado por tipo de carga, ofrecidos por los puertos de uso público de la Región de Arica y Parinacota que actualmente tienen la capacidad de atender la nave de diseño del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Arica.
- 9) Que, en esta primera etapa de la Investigación, esta Fiscalía advierte que los puertos de uso público más cercanos al Puerto de Arica no serían una competencia efectiva para el TPA, debido a la distancia a que se encontrarían, a las especiales condiciones de respaldo que el TPA ofrece a la carga boliviana, a la especialización y

equipamiento ofrecidos por el TPA, entre otras características, reconocidas, asimismo, en el Informe N°10 del año 2014 del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“Informe N°10”) referido a las condiciones de licitación del Puerto de Iquique.

- 10) Que, respecto al mercado relevante de agentes de nave, preliminarmente puede ser definido como la provisión de servicios de agenciamiento, actuando en nombre del armador para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el Puerto de Arica.
- 11) Que, sin perjuicio de lo anterior, se debe analizar la posibilidad de realizar mayores segmentaciones en el mercado de agentes de nave de acuerdo a al tipo de carga transportada por las navieras atendidas¹.
- 12) Que, en cuanto al mercado relevante de navieras, en una fase preliminar de la presente Investigación, este correspondería a los servicios de transporte marítimo de carga desde y hacia Arica.
- 13) Que, cabe tener presente que la actividad portuaria se encuentra regulada, entre otras, por la Ley N°19.542 sobre Modernización del Sector Portuario Estatal (“Ley N°19.542”) y su respectivo Reglamento contenido en el Decreto Supremo N°104 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que Establece las Normas y Procedimientos que Regulan los Procesos de Licitación. En dichos cuerpos normativos, el legislador estableció, entre otras materias, un mandato expreso de no discriminar a los clientes o usuarios de los terminales objeto de concesiones portuarias y de solicitar un informe de la Comisión Preventiva Central, hoy H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en caso de que se pretenda licitar la concesión bajo el esquema de *monooperador*, de acuerdo al artículo 14 y 23 de la Ley N°19.542.
- 14) Que, asimismo, esta Fiscalía ha considerado como un antecedente relevante del análisis las decisiones de las autoridades de competencia que han evaluado las condiciones competitivas del Puerto de Arica, como es el Dictamen N°1280 del año 2004 de la H. Comisión Preventiva Central (“Dictamen N°1280”) que –en línea con lo resuelto por la misma autoridad en el Dictamen N°1045 del año 1998, y en cumplimiento de lo mandatado por el artículo 14 y 23 de la Ley N°19.542– fijó una serie de restricciones a la integración vertical y horizontal en la licitación del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Arica. Otro antecedente adicional corresponde al Informe N°10 que analizó las condiciones de licitación del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Iquique, y que evaluó, entre otros aspectos, la presión competitiva ejercida por el Puerto de Arica.
- 15) Que, por su parte, las limitaciones a la integración vertical contenidas en el Dictamen N°1280 tuvieron por finalidad resguardar la libre competencia en la provisión de servicios portuarios en el Puerto de Arica.

¹ Algunos agentes consultados por la FNE señalaron que las navieras que movilizan carga de contenedores sostendrían relaciones comerciales de mediano plazo, mientras que las navieras que movilizan carga a granel celebrarían contratos puntuales con el dueño de la carga transportada.

- 16) Que, en razón a lo expuesto, debido a la presencia de Neltume y sus entidades relacionadas en los distintos eslabones de la cadena de valor, esta Fiscalía investigó en esta primera fase de la Investigación si la operación notificada podría generar riesgos verticales, advirtiendo, en línea con el Dictamen N°1280, que las relaciones verticales en los mercados relevantes identificados podrían generar riesgos exclusorios en contra de los agentes económicos presentes en otros eslabones de la cadena de valor. Adicionalmente, los antecedentes recabados podrían dar cuenta de que TPA enfrentaría una escasa presión competitiva de otros terminales portuarios y que dicha entidad podría contar con incentivos para extraer rentas de eslabones de la cadena de valor que no se encuentran regulados.
- 17) Que, en consecuencia, y, en primer lugar, se analizó si TPA podría beneficiar a Ultramar Agencia, MSC Chile y Columbus, en desmedro de agentes de nave competidores. En relación con la habilidad para ejecutar tal conducta, la mayoría de los agentes de nave consultados por esta FNE señalaron que un concesionario tendría la posibilidad de influir en su desempeño competitivo, otorgando prerrogativas especiales a los agentes relacionados o afectando la calidad del servicio que prestan a los agentes competidores. En cuanto a los incentivos para adoptar una eventual estrategia de exclusión, TPA podría beneficiarse mediante la extracción de rentas del eslabón no regulado, por lo que se requiere analizar lo anterior en mayor profundidad.
- 18) Que, en segundo lugar, se analizó si TPA podría beneficiar a Ultrana, Transmares y Mediterranean Shipping Company S.A., entidad cuyo agente general es MSC Chile. Si bien este riesgo en principio se aprecia menos directo, conforme consta en la jurisprudencia revisada, existiría la habilidad para realizar este tipo de estrategia dado que el aumento de participación de Neltume en la propiedad del TPA podría afectar la independencia en el actuar de la concesionaria en el funcionamiento del terminal. Asimismo, podrían existir incentivos para que las entidades relacionadas al Grupo Ultramar obtengan rentas a través de MSC Chile, en consideración a los beneficios que se podrían obtener en tal eslabón sin desmedro de lo obtenido en el TPA, dada su actual tasa de ocupación.
- 19) Que, adicionalmente, en el marco de la presente investigación, actores de la industria de transporte marítimo de carga han manifestado reparos en relación a los posibles efectos en la competencia derivados de la Operación.
- 20) Que, considerando todo lo anterior, en esta primera fase de la Investigación, esta Fiscalía considera que la Operación podría reducir sustancialmente la competencia, por lo que resulta necesario realizar un análisis en profundidad y recabar mayores antecedentes para establecer la entidad de los riesgos derivados de la integración vertical a la que hemos hecho referencia y determinar, en definitiva, si la Operación resulta o no apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados referidos precedentemente, sin perjuicio de la evaluación de nuevos riesgos que puedan ser detectados, a la vista de antecedentes que se acompañen en el periodo por el que se extiende la presente Investigación.

RESUELVO:

- 1) **EXTENDER LA INVESTIGACIÓN** hasta por un término de noventa días adicionales, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 54 inciso 1° letra c) del DL 211.
- 2) **COMUNICAR** a los notificantes por medio de correo electrónico, según lo dispone el artículo 61 del DL 211.
- 3) **COMUNICAR** por medio de oficio a las autoridades directamente concernidas y a los agentes económicos que puedan tener interés en la Operación, según lo establece el artículo 55 inciso 2° del DL 211.
- 4) **PUBLICAR**, en el sitio electrónico institucional, para que quienes hayan recibido la comunicación señalada en el resuelto 3), así como cualquier tercero interesado en la Operación puedan aportar antecedentes a la Investigación dentro de los 20 días hábiles siguientes a la publicación.

Rol N° FNE F135-2018.


CGD




MARIO YBAR ABAD
FISCAL NACIONAL ECONOMICO (S)