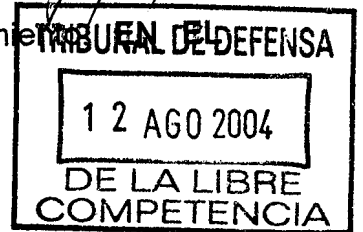


EN LO PRINCIPAL: Evacua informe y formula requerimiento  
OTROSI: Personería y patrocinio.



#### H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

**PEDRO MATTAR PORCILE, FISCAL NACIONAL ECONOMICO**, con domicilio en Agustinas N° 853, piso 12, en los autos caratulados "**COMPAÑIA MINERA CORDILLERA S.A. y QUIMICOS, MINERALES Y SALES S.A., QUIMSAL S.A.**, contra **SOCIEDAD PUNTA DE SAL LOBOS S.A.**", rol N° 717-03 de la H. Comisión Resolutiva, a ese H. Tribunal con respeto digo:

La H. Comisión Resolutiva, por resoluciones de fechas 9 de julio y 19 de noviembre de 2003, solicitó a la Fiscalía Nacional Económica informar respecto de las denuncias formuladas por **COMPAÑIA MINERA CORDILLERA S.A., AGENCIA EN CHILE, y QUIMICOS, MINERALES Y SALES S.A., QUIMSAL S.A.**, en contra de **SOCIEDAD PUNTA DE LOBOS S.A.**, por infracción a la normativa de libre competencia.

Dando cumplimiento a las resoluciones citadas y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27, letra e), del D.L. N° 211, vengo en evacuar el informe solicitado en estos autos.

Asimismo, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 1, 2, 3, 7 y 17K, letras a) y c), del D.L. N° 211, y en ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 27, letras b) y c), del mismo cuerpo legal, vengo en formular requerimiento en contra de **SOCIEDAD PUNTA DE LOBOS S.A.**, compañía minera de su giro, representada legalmente por don Alejandro Danus Chirighin, ambos domiciliados en calle Tajamar N° 183, piso 6°, Providencia, Santiago, empresa que ha llevado a cabo una serie de actos y conductas que han tenido por objeto y efecto impedir, restringir y entorpecer la competencia en el mercado de la sal y en el mercado portuario de la I Región que sirve de infraestructura esencial al primero.

Los siguientes son los fundamentos de hecho y de derecho del presente informe y requerimiento:

## I. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACION

### 1. DENUNCIA DE COMPAÑIA MINERA CORDILLERA S.A.

Carlos Pérez-Cotapos Subercaseaux, en representación de **COMPAÑIA MINERA CORDILLERA S.A.**, agencia en Chile -en adelante Cordillera-, con fecha 02 de julio de 2003, denunció a la H. Comisión Resolutiva presuntas conductas contrarias a la libre competencia en que habría incurrido **SOCIEDAD PUNTA DE SAL LOBOS S.A.** -en adelante Punta de Lobos-, y solicitó que se prohibiera la integración horizontal de los Puertos Patillos y Patache ubicados en la I Región del país.

Cordillera denuncia la intención de Punta de Lobos, actual dueña del Puerto Patillos, ubicado en la comuna y provincia de Iquique, de monopolizar el mercado portuario de la I Región, a través de la adquisición del Puerto Patache, y su estrategia judicial para evitar que dicho puerto se habilite para el embarque de sal.

La denunciante argumenta que una de las ventajas comparativas que posee Chile, respecto de otros países exportadores de sal, es la cercanía de los yacimientos ubicados en el Salar Grande de Tarapacá con las vías marítimas, por lo que cualquier empresa que quiera competir en ese negocio requiere necesariamente de facilidades portuarias. Las únicas alternativas económicamente viables para exportar sal de forma competitiva serían, entonces, los puertos de Patillos y de Patache.

En virtud de lo anterior Cordillera, a través de la **SOCIEDAD TERMINAL MARITIMO MINERA PATACHE S.A., TMMP**, informa que celebró un contrato de promesa de compraventa con los actuales dueños del puerto de Patache, **ENDESA S.A.** y, su filial, **CELTA S.A. -COMPAÑIA ELECTRICA DE TARAPACA-**, con la condición de ampliar su concesión marítima al embarque de sal.

Señala que, desde la suscripción de este contrato, Punta de Lobos inició una campaña judicial a fin de evitar que Puerto Patache pueda servirle como puerto de salida de su producción de sal.

Agrega que, de concretarse el monopolio de Punta de Lobos sobre ambos puertos, no sólo se afectaría el mercado de la sal en Chile, sino que, también, el de otros mercados, como el del gas.

En este orden de ideas, cita el Dictamen N° 1.045 de la Comisión Preventiva Central, que estableció: i.- Que en Chile las bahías donde es posible construir puertos son un bien escaso; ii- Que la integración horizontal

de propietarios de puertos dentro de una misma área geográfica es contraria a la libre competencia; y iii.- Que al estar contruidos sobre bienes nacionales de uso público, los puertos son bienes privados, pero que cumplen una función pública.

Desde el punto de vista económico, refiere que el mercado portuario en la I Región es un mercado imperfecto; que existe una oferta limitada, toda vez que los servicios portuarios para el transporte de sal sólo pueden prestarse en los puertos de Patillos y Patache; que se trataría de un mercado con barreras de entrada insuperables, por las grandes sumas que se necesitarían invertir para construir un puerto apropiado para la actividad, y que no existen alternativas al transporte marítimo, toda vez que el transporte terrestre o aéreo es inviable económicamente.

Alega que Punta de Lobos no ha cesado en su pretensión de monopolizar el servicio portuario en la región, lo cual se ha materializado a través de diversas vías, tales como: intento de compra de puerto Patache; solicitud de caducidad de esa concesión ante la Subsecretaría de Marina; demanda de caducidad de la concesión ante la justicia ordinaria; demanda civil en contra de **ENDESA S.A., CELTA S.A. y TMMP PATACHE S.A.**, para requerir el cumplimiento forzoso del contrato de licitación privada a que llamaron las primeras para vender el Puerto Patache; demanda civil de nulidad de derecho público del D.S. 139/2002, por el cual se amplió el objeto de la concesión del Puerto Patache al embarque de sal; y, solicitud de otorgamiento de esa misma concesión.

Arguye que los fundamentos de derecho de su denuncia se encuentran en los artículos 1, 2, letra f), y 4, inc. 1º, del D.L. 211; en la doctrina del acoso judicial como herramienta anticompetitiva y en las restricciones a la integración horizontal establecidas, para el caso de los puertos estatales, a través del Dictamen N° 1.045, de 21 de agosto de 1998, y en los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542.

En definitiva, Cordillera solicita se prohíba la integración horizontal de los Puertos de Patillos y Patache, disponiendo que ni la Sociedad Punta de Lobos S.A., ni sus accionistas, dueños, directores, operadores, administradores, concesionarios de la sociedad propietaria de los activos y/o concesiones que conformen el puerto de Patillos, y la sociedad concesionaria misma, puedan tener participación en cualquiera de las calidades referidas en uno y otro puerto.

## **2. DENUNCIA DE QUIMICOS, MINERALES Y SALES S.A., QUIMSAL S.A.**

Con fecha 7 de noviembre de 2003, la empresa **QUIMICOS, MINERALES Y SALES S.A., QUIMSAL S.A.** –en adelante Quimsal-, representada por Lucía Montenegro Cantillano, denunció ante la H. Comisión Resolutiva a Punta de Sal Lobos S.A. por actos contrarios a la libre competencia, principalmente, por abuso de posición dominante, y solicitó un pronunciamiento de la H. Comisión Resolutiva de conformidad con lo establecido en las letras a) y b) del artículo 17 del D.L. 211.

En su denuncia señala que posee una planta ubicada a 90 kilómetros de la ciudad de Iquique, en el Salar Grande de Tarapacá, I Región, y 4 propiedades mineras que conforman un total de 21 hectáreas. Agrega que han elaborado una estrategia a 5 años, para iniciar un programa de exportación de su producción, ya sea por sus propios medios o a través de un socio estratégico, debido a que tal opción constituye la única posibilidad de obtener alguna rentabilidad en el mercado de la sal.

Refiere que Punta de Lobos, conjuntamente con otras sociedades relacionadas, es titular de más del 90% de las concesiones mineras que cubren la superficie del Salar de Tarapacá, pero que explota un número inferior al 10%. Señala que la participación actual de esa empresa en la producción de sal es la misma de que gozaba en el año 1997, esto es, un 97,4%.

Según Quimsal, la denunciada tiene una posición dominante innegable en el mercado interno, tanto en lo referente a la producción de sal para uso doméstico como para uso industrial, y que ella, por su parte, tiene en tales mercados una participación de un 3.5% y de un 2%, respectivamente.

En su opinión, la exportación es la única vía para el desarrollo de su empresa, sea de forma directa o a través de un tercer exportador. Afirma que dicha actividad es viable solo por la vía marítima, puesto que la terrestre es económicamente prohibitiva debido a sus altos costos de flete. En consecuencia, las únicas alternativas portuarias en la I Región serían los puertos de Patillos, en manos de Punta de Lobos, y Patache. Sin embargo, afirma, el controlador del primero no permitiría su uso a pequeños productores para exportación y la concesión del segundo no está autorizada para el embarque de sal.

Por último, Quimsal señala que la propiedad sobre los únicos puertos que existen en la zona productora del 100% de la Sal en Chile, llevaría a

Punta de Lobos a un mayor abuso de su posición de dominancia, en razón de que tales puertos constituyen una condición esencial o facilitante del mercado de la sal. En definitiva, solicita que: i) la Sociedad Punta de Lobos S.A., sus accionistas, dueños, directores, operadores, administradores, concesionarios, de la sociedad propietaria de los activos y/o concesiones que conforman el Puerto Patillos, y la sociedad concesionaria misma, no podrán tener participación en cualquiera de las calidades anteriormente referidas en el Puerto Patache y viceversa, en circunstancias que se trata de la única alternativa al Puerto Patillos para la exportación de sal de la I Región; ii) en subsidio, que Punta de Lobos deberá permitir la comercialización de la sal producida por terceros, a través del Puerto Patillos en condiciones de mercado; y iii) adoptar cualquier otra medida que estime procedente para garantizar la libre competencia en el mercado en cuestión e impedir el abuso de posición dominante que se produce.

### **3. DILIGENCIAS DE INVESTIGACION**

La Fiscalía Nacional Económica durante la investigación de este caso requirió información y antecedentes relevantes tanto de Cordillera, Quimsal y Punta de Lobos, como también de instituciones y empresas relacionadas con las materias en que inciden las denuncias expuestas, a saber, Servicio Nacional de Geología y Minería, Servicio Nacional de Aduanas, Empresa Portuaria de Antofagasta, Empresa Portuaria de Arica, Empresa Portuaria de Iquique, Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., Dirección Regional de la Comisión Nacional del Medioambiente de la I Región de Tarapacá, Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la I Región de Tarapacá, Astilleros y Maestranzas de la Armada, Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante, Terminal ESSO S.A., Terminal Copec-Compap S.A. y Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi SCM, entre otras.

De la información proporcionada por estos organismos y empresas se ha nutrido este informe, cuyo contenido y conclusiones a continuación paso a exponer a ese H. Tribunal.

### **II. MERCADO RELEVANTE**

El primer elemento que debe ser precisado en este informe es el referido al mercado relevante en que inciden estas denuncias.

De conformidad con los antecedentes aportados por los denunciantes y por la empresa denunciada, como también de la información recopilada de otras fuentes durante el proceso de investigación, se ha podido establecer que dos son los mercados relevantes en que inciden estas denuncias: el mercado de la sal y el mercado portuario de la I Región. Ambos mercados se pueden catalogar de conexos, debido a las particulares características geográficas que posee el mercado nacional de la sal en nuestro país. Dicha conectividad se configura por el hecho de que los Puertos de la I región, Patillos y Patache, únicos dos puertos que por sus características técnicas-económicas pueden embarcar sal, son infraestructuras esenciales de ese mercado.

## **1. MERCADO DE LA SAL**

### **1.1. ANTECEDENTES PREVIOS**

#### **1.1.1. Sociedad Punta de Lobos S.A.**

Punta de Lobos es un holding de empresas formado por Compañía Minera Punta de Lobos S.A. (C.M.P.L.), Súper Sal Lobos S.A., la empresa naviera Empremar S.A. e ISCO S.A.

El holding Punta de Lobos, que hasta el año 2001 era controlado mayoritariamente por la familia Antonijevic, fue adquirido en esa fecha por la Sociedad Minera Sal de América S.A., en la cual Prospecta Minera, vinculada al empresario José Yuraszeck, participa con el 70% de la propiedad y Citicorp, filial de Citibank, con el 30% restante.

La principal operación de la sociedad es la producción de sal para consumo humano e industrial. Punta de Lobos extrae el mineral desde el Salar Grande de Tarapacá para su posterior comercialización en el país y en el extranjero, especialmente en la costa este de Estados Unidos, Canadá, Asia y algunos países latinoamericanos, valiéndose para ello del terminal marítimo privado que posee en la I Región, Puerto Patillos. Otra empresa que forma parte del holding es Naviera Empremar, entidad privatizada a mediados de los noventa y que, en sociedad con el consorcio Puerto Panul, opera una concesión de graneles en el puerto estatal de San Antonio.

Punta de Lobos, considerando su significativa participación en el mercado norteamericano, ascendente en el año 2003 a un 50% del mercado de sal para deshielo de caminos<sup>1</sup>, en el año 1997 constituyó en los Estados Unidos la sociedad International Salt Co., ISCO, para la distribución de sal a

---

<sup>1</sup> " Fuente: Diario Estrategia de 24 de diciembre de 2003.

ese mercado y a Canadá. En el año 2002, Punta de Lobos asumió el control total de esa compañía.

El Puerto Patillos se ubica en la caleta de Patillos, a 66 kilómetros al sur de Iquique y se une a dicha ciudad a través de la carretera de la costa A-1, que se extiende desde Iquique hasta Antofagasta. Actualmente, este terminal portuario está especializado en el embarque de sal y es operado por Servicios Marítimos Patillos S.A., filial de Punta de Lobos.

En el año 1987, la Fiscalía Regional Económica de la I Región realizó una investigación de oficio del mercado de la sal, estudiando principalmente al grupo formado por Salinas Punta de Lobos S.A.M., su filial, Súper Sal Lobos Ltda., y la empresa relacionada con ambas, Leandro Antonijevic y Cía. Ltda., debido a que estas empresas dominaban el mercado nacional de la producción, refinación y comercialización de la sal para consumo humano e industrial.

Si bien, en esa oportunidad se le reconocieron a Salinas Punta de Lobos ventajas económicas y tecnológicas sustanciales que justificaban su ascenso de mercado, igualmente la Comisión Preventiva Regional y la Fiscalía Nacional Económica le imputaron conductas ilícitas, como obstaculización de acceso a la explotación de faenas o alzas en los precios de los fletes terrestres de sal, con el objeto de crear dificultades a sus competidores para participar en ese mercado. Sin embargo, la solicitud del Fiscal de la época de multar a Punta de Lobos no fructificó, ya que la H. Comisión Resolutiva decidió revocar el Dictamen N° 36 de la H. Comisión Preventiva Regional que la sancionaba, fundamentalmente por razones de índole probatoria.

En el año 1998, la Sociedad Punta de Lobos consultó a la H. Comisión Preventiva Central respecto de la procedencia de la compra de activos de la empresa Gueflokong, competidor de Punta de Lobos en la explotación, refinación y comercialización de sal para consumo humano, que gozaba en ese entonces de una participación del 5% del mercado nacional de la sal envasada. Esta sociedad, debido a múltiples complicaciones económicas, se vio obligada a ofrecer y vender sus activos a Punta de Lobos, por ser ésta la única empresa interesada y con capacidad financiera suficiente para adquirirlos.

El análisis de mercado efectuado a propósito de esa consulta, estableció que Punta de Lobos participaba mayoritariamente en el submercado de la sal para usos industriales, ya que solo ella contaba con la

tecnología adecuada para satisfacer la demanda de ese producto, y que en el mercado para el consumo humano y otros su participación era de alrededor de un 80%.

Se pudo establecer que, del volumen total de sal producido en el año 1997, el 97,4% correspondió a producción de Punta de Lobos. Por su parte, la producción de Gueflokong representó un 0,19% de ese volumen, a pesar de que a esa fecha ocupaba solo un 50% de su capacidad instalada.

En el año 1998, Punta de Lobos, además del mercado nacional, participaba en el mercado de exportación, proveyendo los mercados de sal para consumo humano e industrial.

A pesar de que la H. Comisión Preventiva autorizó la operación consultada, por estimar que no era contraria a las normas de defensa de la libre competencia establecidas en el D.L. 211, previno a Salinas Punta de Lobos S.A. que, desde ese momento, debía consultarle cualquier otra operación que, por sí o por sus filiales, representara un aumento de concentración en el mercado interno de la sal.

#### **1.1.2. Compañía Minera Cordillera S.A.**

Minera Cordillera es una empresa de propiedad del ciudadano norteamericano Leo Mahoney y su giro es la comercialización de sal en la costa este norteamericana. A pesar de que Cordillera es dueña de numerosas concesiones mineras de sal en la I Región de nuestro país, específicamente en el Salar Grande de Tarapacá, hasta el momento éstas no han sido explotadas.

Durante un período aproximado de treinta años Cordillera recurrió a la producción de Punta de Lobos para abastecer el mercado norteamericano, sin embargo, después de que ese holding pasara a control del grupo Yuraszeck y la empresa fuera internacionalizada, ambas pasaron a ser competidoras a nivel internacional en el mercado de la sal para deshielo de caminos y carreteras.

Dadas estas nuevas circunstancias, Cordillera decidió emprender la explotación de sus minas de sal en la I Región del país, para lo cual requería necesariamente contar con un puerto de salida propio. Por estas circunstancias fijó su mirada en el Puerto Patache, único terminal portuario disponible y apto, técnica y económicamente, para el embarque de sal.

Cordillera, luego de un proceso de licitación privada, declarado fallido por el controlador del Puerto Patache, emprendió acciones para adquirir ese



terminal mediante negociaciones directas. Con todo, tanto el proceso de licitación como la adquisición misma de ese puerto han sido cuestionados por Punta de Lobos, mediante diversas acciones administrativas y judiciales, que han impedido en la práctica que ese puerto entre en operación.

## **1.2. CARACTERISTICAS DE LA OFERTA**

Prácticamente el 100% de la producción de sal en Chile proviene del Salar Grande de Tarapacá, depósito geológico situado aproximadamente a 90 kilómetros al sureste de la ciudad de Iquique.

De acuerdo a la información proporcionada por el Servicio Nacional de Geología y Minería, Sernageomin, a la fecha existen cuatro empresas dedicadas a la explotación de sal, tal como se aprecia en el cuadro que se presenta a continuación:

**Tabla N° 1: Empresas productoras de sal**

<b>Empresa</b>	<b>Pertenencias</b>
Sociedad Punta de Lobos	Minas Kainita y Lobera
Renato Casas del Valle	Pertenencia (Mina) Irlanda 3
Química Minerales Sales S.A. (Quimsal)	Pertenencia Esperanza 1/24
José Álvarez Jara	Mina Monstrenco

Fuente: Sernageomin año 2003. En el año 2000 las empresas productoras fueron siete y en el año 2001 cinco

El volumen global de producción de sal de esta Región para el período 2000-2002 se expone en el cuadro siguiente:

**Tabla N° 2: producción global por año (toneladas)**

<b>AÑO</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
<b>TOTAL ANUAL (TONELADAS)</b>	<b>5.082.911</b>	<b>5.989.416</b>	<b>3.502.613</b>

En cuanto a las participaciones de mercado en la etapa de producción de sal, el Sernageomin informó que los porcentajes de participación de Punta de Lobos para el período 2000 a 2002 han sido, en promedio, de un 99,29%, como se aprecia en la siguiente tabla:

**Tabla N° 3: Porcentaje de participación por empresas y/o personas naturales en la producción anual de sal**

EMPRESAS	2000	2001	2002
	%	%	%
Cía. Minera Kainita S.A.	99,24	99,62	--
Víctor Parra M.	0,06	--	--
Comercial Sal Pacífico	0,21	--	--
Renato Casas del Valle	0,14	0,18	0,53
Mercosal	0,22	--	--
Lucía Montenegro C.	0,13	0,05	--
Soc. Punta de Lobos S.A. (Ex- Cía. Minera. Kainitas)	--	--	99,02
José Álvarez Jara	--	--	0,17
Química Minerales Sales S.A. (Quimsal)	--	0,15	0,28
<b>TOTAL %</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Los datos anteriores corroboran la evidente posición de dominio que posee Punta de Lobos en el sub-mercado de producción de sal.

### **1.3. CARACTERISTICAS DE LA DEMANDA**

La sal se puede dividir en sal para consumo humano e industrial, sal química y sal para deshielo de caminos. El principal negocio de Punta de Lobos es la sal para el deshielo de carreteras. En efecto, de acuerdo a la información recopilada en esta investigación, en el período 2000-2003 la participación de la sal para deshielos en la producción total de Punta de Lobos fue de un 67% promedio, mientras que la sal de tipo industrial, en la que se incluye la sal para consumo humano, y la sal para usos químicos participaron en un 20% y en un 13% promedio, respectivamente.

A continuación se muestra la información de volúmenes de producción y porcentajes de participación:

**Tabla N° 4: Producción por tipo de sal 2000-2003**

	<b>Deshielo</b>	<b>Química</b>	<b>Industrial</b>	<b>Total</b>
	<b>Tm</b>	<b>Tm</b>	<b>Tm</b>	<b>Tm</b>
<b>2000</b>	1.700.347	397.096	600.529	2.697.972
<b>2001</b>	2.963.779	419.586	765.478	4.148.843
<b>2002</b>	1.917.266	448.116	699.687	3.065.069
<b>2003</b>				
	* 3.943.363	662.681	900.217	5.506.261

\* Datos estimados, proyectados a partir del mes de octubre

Fuente: Presentación Punta de Lobos

**Tabla N° 5: Porcentajes de participación por tipo de sal producida por Punta de Lobos**

	<b>Deshielo</b>	<b>Química</b>	<b>Industrial</b>
<b>2000</b>	63%	15%	22%
<b>2001</b>	71%	10%	18%
<b>2002</b>	63%	15%	23%
<b>2003*</b>	72%	12%	16%
<b>Promedio</b>	<b>67%</b>	<b>13%</b>	<b>20%</b>

Fuente: Elaboración propia con base en la información entregada por Punta de Lobos

Como la sal de exportación es el principal negocio de Punta de Lobos, los terminales portuarios ocupan un rol significativo en el negocio de comercialización de ese producto. El rol que desempeñan los terminales portuarios es de tal intensidad que se les puede considerar infraestructuras esenciales para la distribución de la sal a los mercados internacionales y, potencialmente, para el mercado nacional.

#### 1.4. EL TRANSPORTE DE LA SAL

La producción de sal en Chile se centra principalmente en el Salar Grande de Tarapacá. Debido a esa condicionante geográfica, el transporte y distribución de la sal a los lugares de consumo nacionales solo se puede efectuar por vía terrestre o marítima. El transporte aéreo no es viable económicamente, en razón de los altos costos que implicaría movilizar grandes volúmenes de sal por esa vía. Si se considera el mercado de exportación, específicamente la sal para el deshielo de carreteras en la costa este de Estados Unidos, mercado en el que compiten Punta de Lobos y Cordillera, la única opción económicamente factible es el transporte marítimo.

Como se ha dicho, el holding Punta de Lobos es propietario del Puerto Patillos, ubicado a sólo 28 kilómetros de sus pertenencias mineras. Las otras opciones portuarias para la transferencia de la sal, los puertos de Iquique y de Arica, fueron descartadas por motivos de factibilidad operativa y costos, especialmente de los fletes. Se debe recordar que la distancia existente entre las plantas productivas y los puertos de embarque es un factor determinante al momento de evaluar la factibilidad de explotación y comercialización de ese recurso natural.

En el siguiente cuadro se muestran las distancias desde algunas de las pertenencias mineras de sal ubicadas en el Salar Grande de Tarapacá a los puertos mencionados:

<b>Tabla N° 6</b>		
<b>Cuadro de distancias</b>		
Mina QUIMSAL S.A.	Puerto Patillos	25
	kms	
	Puerto Patache	32
	kms	
Compañía Minera Cordillera S.A. Concesión Minera	Iquique	95
	kms	
	Arica	350
	kms	
Mina Punta de Lobos	Puerto Patillos	42
	kms	
	Puerto Patache	50
	kms	
Iquique	Iquique	105
	kms	
	Arica	421
	kms	
Iquique	Puerto Patillos	28
	kms	
	Puerto Patache	35
	kms	
Iquique	Iquique	94
	kms	
	Arica	401
	kms	
Iquique	Arica	316
	kms	

Fuente: Presentaciones de cada una de las compañías antes indicadas ante la H. Comisión Preventiva Central.

En el cuadro anterior se aprecia que los puertos más cercanos a los puntos de producción de sal en la I Región son los puertos de Patillos, de propiedad de Punta de Lobos, único usuario del mismo, y Patache.

De la investigación realizada fluye que en el período 2000-2003 la producción nacional de sal salió en su totalidad por el Puerto de Patillos y/o

por vía terrestre. Debemos recordar que Cordillera compraba la sal producida por Punta de Lobos puesta en sus barcos recalados en el Puerto Patillos; por su parte, Quimsal, que solo actúa en el mercado nacional, durante ese período distribuyó por vía terrestre toda su producción.

Desde ya podemos anticipar que se evidencia una barrera de entrada al mercado de transporte de sal, ya que los grandes centros para consumo humano, industrial y para deshielos de carreteras se encuentran en la región centro-sur del país y en el hemisferio norte, respectivamente. El hecho de no acceder a terminales portuarios aptos para el transporte de sal, debido a que Punta de Lobos no ofrece servicios de transferencia de sal a terceros, en principio, por falta de capacidad, se ha transformado en una barrera que dificulta las posibilidades de otros productores de sal de llegar a precios competitivos a esos mercados en comparación con los ofrecidos por Punta de Lobos. Para el caso del mercado nacional estos productores deben conformarse con transportar su producción solo por vía terrestre.

## **2. MERCADO PORTUARIO DE LA I REGION**

### **2.1. ANTECEDENTES**

Los puertos nacionales tienen la calidad de ser infraestructura esencial, tanto desde el punto de vista geográfico como desde su estructura.

Efectivamente, los puertos están vinculados a una zona de influencia determinada, denominada hinterland, que se irradia hacia los principales productores y mercados que los circundan. Algunos puertos poseen una ubicación que les proporciona ventajas comparativas con respecto a ciertas rutas o respecto a ciertas zonas productivas o comerciales, este es el caso de los puertos de la V Región que concentran el mayor volumen de movimientos de carga a nivel nacional. También es el caso de los puertos de la I Región cercanos a los yacimientos salinos del Salar Grande de Tarapacá.

De acuerdo a los lineamientos entregados por el Dictamen N° 1.045 de la H. Comisión Preventiva Central, 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, debido a que la distancia existente entre los puertos es otra variable de medición de la competencia entre servicios portuarios. En consecuencia, no sólo es necesario comparar las tarifas de los terminales portuarios sino también sus costos de uso alternativo, también conocido como sustituibilidad.

Para el análisis de la presente denuncia se ha considerado el mercado relevante de los servicios portuarios geográficamente ubicados en la I Región del país y que se encuentren cercanos a los yacimientos de sal. Se ha considerado la I Región debido a que es aquí donde se encuentran ubicados tanto el puerto privado de Patache, objeto de la denuncia de esta causa, como el puerto privado de Patillos, también involucrado en la presente investigación. Además, es aquí donde se encuentra el Salar Grande de Tarapacá, principal yacimiento de sal de nuestro país.

Los puertos de la I Región se pueden agrupar en aquellos ubicados en el sector de Arica y en el de Iquique. El siguiente es el listado de los terminales portuarios de la I Región:

**Tabla N° 7: Terminales Portuarios de la 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 y Carbón
	Terminal Patillos	Compañía Minera Punta de Lobos	Sal
	Terminal Collahuasi	AGUNSA	Concentrado de Cobre

	Sitios Portuarios	Empresa Portuaria Iquique e Iquique Terminal Internacional (SAAM y Urbaser)	Multipropósito
--	-------------------	---	----------------

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

En la tabla anterior se observa que la mayoría de estos puertos están especializados en algún tipo de carga, principalmente combustibles, y que sólo Patillos, Arica e Iquique se encuentran habilitados para transferir sal - éstos dos últimos debido a que son terminales multipropósito-. Si se considera que existe una solicitud formal respecto a la ampliación del giro del Puerto de Patache para la transferencia de sal, el análisis se debe centrar, en consecuencia, en los puertos de Patache, Patillos, Arica e Iquique.

A continuación se presentan las características estructurales de los puertos en estudio:

**Tabla N° 8: Características físicas máximas de la nave**

Puerto	Eslora Máxima (metros)	Calado (metros)
Patache	230	13
Patillos	250	14,3
Iquique	Sin restricción	9,3
Arica	210	10

Fuente: <http://www.directemar.cl/practicaie/>

De la información precedente se puede concluir que la nave de diseño la posee el Puerto de Patillos y que el factor limitante en este aspecto es el calado o profundidad de los sitios, más que su eslora o longitud. Desde el punto de vista del calado, el Puerto de Iquique esta impedido de atender naves de gran tamaño capaces de transportar sal y minerales. No obstante, debe considerarse que durante el año 2004 se invertirá en infraestructura en uno de sus sitios para posibilitar la atención de naves tipo Post-Panamax, lo que posibilitaría la recalada de ese tipo de naves. De acuerdo a los antecedentes aportados a esta investigación, en el período comprendido entre los años 2000 y 2003, el Puerto de Iquique no transfirió sal, mientras que el Puerto de Arica lo hizo en bajos volúmenes, tal como se aprecia en el cuadro siguiente:



**Tabla N° 9: Transferencias de sal en el Puerto de Arica para el período  
2000-2003**

<b>Año</b>	<b>Desembarque (Toneladas Métricas)</b>	<b>Embarque (Toneladas Métricas)</b>
2000	15	122
2001	6	161
2002	40	139
2003 (enero a julio)	431	190

Fuente: Empresa Portuaria Arica

En el período de enero a julio de 2003 las cargas tuvieron como origen o destino localidades peruanas y/ o bolivianas, por lo que se les califica como carga en tránsito no nacional.

Se observa, asimismo, que los volúmenes de transferencia de este producto se incrementaron notoriamente en el período analizado. Así las cargas de importación aumentaron en un 450% entre los años 2000 y 2003. Especialmente relevante es el incremento experimentado entre los años 2002 y 2003.

De los datos presentados se puede afirmar que la producción de sal nacional ha salido en su totalidad por el Puerto de Patillos. La Cámara Marítima y Portuaria de Chile corrobora esta afirmación al informar que actualmente se embarca sal en Patillos y se descarga en San Antonio, San Vicente y Puerto Montt.

Además de la factibilidad operativa de los puertos de la zona para transferir sal, el negocio de extracción y comercialización de ese producto depende de los costos de flete involucrados. Así, la distancia existente entre las plantas productivas y los puertos de embarque es un factor determinante al momento de evaluar la factibilidad de explotación y comercialización de este recurso natural.

La distancia terrestre entre los puertos de Patache y Patillos es de 7 kilómetros, entre Patache e Iquique es de 73 kilómetros y entre Patache y Arica es de 380 kilómetros. Si se consideran estas distancias y se toma en consideración que el negocio de la sal es un negocio muy ligado al costo del

flete<sup>2</sup>, la opción de utilizar el Puerto de Arica o el Puerto de Iquique para el embarque y exportación de este producto es inviable, sobre todo para pequeños productores que manejan volúmenes que no les permiten acceder a economías de escala o algún otro tipo de eficiencia económica, como es el caso de Quimsal, uno de los denunciados en esta causa.

De lo anteriormente expuesto, se concluye que el mercado relevante para este análisis debe centrarse en los puertos de Patillos y Patache, ya que son los únicos puertos por donde es económicamente factible exportar la sal producida en esa Región y no existen servicios sustitutos para la movilización de ese producto.

De acuerdo con la información entregada por Cordillera, el costo de transporte de sal desde sus propiedades mineras hasta el Puerto de Patillos o Patache, en camiones de 60 toneladas tendría un costo promedio aproximado de US \$1,01 por tonelada transportada. En cambio, el transporte del mismo volumen hasta el Puerto de Iquique en camiones de 40 toneladas tiene un costo promedio aproximado de US \$2,45 por tonelada transportada. Considerando que la intención de Cordillera es embarcar alrededor de 1 millón de toneladas por temporada, el transporte terrestre en gran escala se hace inviable.

Considerando la ubicación del Salar Grande de Tarapacá, los posibles puertos de embarque de sal y los costos asociados a ello, concluimos que los puertos de la I Región aptos técnica y económicamente para el transporte de la sal, esto es, los terminales Patillos y Patache, son un mercado relevante y, al mismo tiempo, infraestructura esencial del mercado de la sal.

## **2.2. ANALISIS DE COMPETENCIA DEL MERCADO PORTUARIO**

Hasta el momento, las causas vinculadas con el mercado de los terminales portuarios vistas por esta Fiscalía han estado relacionadas con puertos estatales. La jurisprudencia al respecto se basa en la Ley 19.542, de Modernización del Sector Portuario Estatal, y en el Dictamen N° 1045 de la H. Comisión Preventiva Central, que entrega lineamientos para las concesiones de los terminales portuarios estatales de las regiones V y VIII, y es el primer referente de análisis del mercado portuario posterior a la decisión de descentralización de la Empresa Portuaria de Chile, Emporchi,

---

<sup>2</sup> De acuerdo a información entregada por Punta de Lobos, cerca del 65% de los costos relacionados a la exportación de sal de deshielos a E.E.U.U. corresponde a flete marítimo y un 5% de ellos corresponde a flete desde las minas hasta el puerto.

en las 10 actuales empresas portuarias que administran los terminales estatales.

En este caso, en cambio, se realiza un estudio relativo a puertos privados, con operadores que, particularmente, compiten por un producto específico, la sal, y que se encuentran ubicados en una misma región geográfico-administrativa. Si se considera que los fines de la Ley de Puertos y del Dictamen N° 1.045 son estimular la competencia intra e inter-puertos, buscando la eficiencia en la entrega de los servicios portuarios, y dado que las pautas establecidas para los puertos estatales, tanto en la ley como en el citado dictamen, consideraron elementos relativos a la competencia en este mercado, como tarifas, normas de calidad, asignación de capacidad, reglas de no discriminación, integración vertical y horizontal, entre otras, estas mismas normas deben guiar los lineamientos de este informe.

La Ley de Puertos establece situaciones en las que las empresas portuarias deberán contar con un informe previo de la H. Comisión Preventiva Central para poder concesionar un frente de atraque. Estas condiciones buscan cautelar las condiciones de competencia de este mercado. Tales circunstancias son, entre otras:

- a) De no existir, en los puertos o terminales estatales de la Región, otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño<sup>3</sup> de aquel frente objeto de la concesión portuaria.
- b) Los concesionarios sólo podrán relacionarse en los términos que señala el Título XV de la Ley N° 18.045, sobre Mercado de Valores, con otros concesionarios que desarrollen, conserven o exploten frentes de atraque dentro del mismo puerto o terminal, así como con aquellos concesionarios de una misma región que desarrollen, conserven o exploten un frente de atraque en que pueda operar la nave de diseño en los puertos estatales de esa región, de conformidad y con estricta sujeción a las condiciones que para dicho efecto hayan sido previamente fijadas por la H. Comisión Preventiva.

Pues bien, en el caso en estudio se tiene que el Puerto de Patillos, de propiedad de Punta de Lobos, es actualmente el puerto que posee la

---

<sup>3</sup> Nave de diseño es la nave de mayor eslora total, calado máximo y desplazamiento a plena carga que puede operar un frente de atraque.

capacidad de atender la nave de diseño de la I Región. En el caso que los restantes terminales deseen competir por las cargas que maneja ese puerto, deberían realizar considerables inversiones para lograr ese fin. Como se señaló, el único puerto que efectivamente podría competir con Patillos por el embarque de sal es Patache, por lo que la propiedad de ambos puertos en un mismo dueño, sin tomar las debidas medidas de resguardo al respecto, sería un elemento perturbador de la libre competencia en el mercado en análisis, sobre todo si se considera que los grandes volúmenes de producción de sal están destinados a mercados internacionales y los puertos son el único medio económicamente factible para realizar estas operaciones de transferencia de carga.

La Ley de Puertos no estipula restricciones de propiedad respecto a los puertos privados, sin embargo, la defensa de la competencia en este mercado hace necesario intervenir con el fin de establecer condiciones que permitan la existencia de un mercado competitivo o, al menos, que tienda hacia uno con esas características. Esta intervención no se justificaría si Punta de Lobos decidiera incrementar su capacidad de transferencia de sal, a través de la ampliación del terminal que posee actualmente o, derechamente, mediante la construcción de uno nuevo, toda vez que en ese caso el Puerto Patache se erigiría como una alternativa concreta, independiente del Puerto Patillos, para los restantes productores de sal, que redundaría en una mayor competencia en ese mercado.

De acuerdo a la información entregada por Punta de Lobos, la última ampliación del Puerto Patillos la habría realizado en el año 2001, llegando hasta su capacidad límite, la que estaría dada por el tamaño de las estructuras principales del puerto. La denunciada señala que las posibilidades de futuras ampliaciones en el actual sitio requerirían de la paralización del puerto por un período que ha estimado en seis meses, lo cual, dada la demanda proyectada para este puerto, haría inviable esta opción. Sin embargo, respecto a la existencia de planes de inversión alternativos para satisfacer sus necesidades portuarias, Punta de Lobos refiere que teniendo las opciones de construir un segundo terminal o comprar el Puerto de Patache, se decidieron por esta última, por ser más inmediata, pero que la opción de ampliación sigue siendo una opción factible. Incluso, Punta de Lobos ha desarrollado la ingeniería para la construcción de un segundo sitio y solicitado los permisos pertinentes a la autoridad marítima local.

Cabe recalcar que Punta de Lobos posee el 99% de participación en la producción de sal y es, claramente, un actor dominante en lo que se refiere a la explotación de pertenencias mineras en el Salar Grande de Tarapacá. Además, Punta de Lobos tiene un poder de tipo monopólico en lo que se refiere al transporte marítimo de la sal, pues, actualmente, es dueño del único puerto por el que es posible transferir este producto. Esta falla de mercado dificulta en sumo grado que las pequeñas empresas productoras saquen y distribuyan este commodity al mercado nacional y a los mercados internacionales.

De lo expuesto en los párrafos precedentes deviene la necesidad de analizar globalmente el fenómeno económico descrito, a la luz de los conceptos de barreras a la entrada, integración vertical, integración horizontal e infraestructuras esenciales, lo cual se realiza a continuación.

### **2.2.1. BARRERAS DE ENTRADA**

El mercado portuario de la I Región del país posee altas barreras a la entrada, principalmente relacionadas con:

- (a) adversas condiciones geográficas respecto a la existencia de bahías naturales en el territorio; y
- (b) altos costos de construir nuevos terminales que permitan competir por las cargas que manejan otros puertos.

La existencia de estas barreras hace necesario fomentar condiciones que permitan la competencia en este mercado y evitar situaciones de abuso de posición dominante relacionadas, fundamentalmente, con la producción y distribución de la sal. Una barrera particular del mercado de la sal se relaciona con la imposibilidad de utilizar medios de transporte alternativos al marítimo, ya que, debido a los volúmenes movilizados, el aéreo se hace económicamente inviable, y, el terrestre, por su parte, representa elevados costos para los productores, principalmente por las grandes distancias existentes entre las minas y los grandes centros de consumo del país y por la gran cantidad de viajes que se deben realizar para transportar volúmenes importantes de sal. En consecuencia, podemos afirmar que los servicios alternativos o sustitutos a estos terminales portuarios son escasos y, si sólo se considera la sal de exportación, derechamente inexistentes.

Dado que el transporte y la distribución de la sal depende de los puertos de Patillos y Patache, asumiendo que este último va a ser

efectivamente habilitado, deviene la necesidad de condicionar o limitar la participación en la propiedad de ambos terminales, con el objeto de flexibilizar su uso a todos los productores de la zona y, así, promover la competencia en este mercado, asegurando la participación de un mayor número de competidores.

### **2.2.2. INTEGRACION VERTICAL**

El holding Punta de Lobos se encuentra completamente integrado. Este pasa por la propiedad de las pertenencias mineras ubicadas en la Primera Región del país, la producción de sal, su embarque en un terminal marítimo propio, Puerto Patillos, su transporte en naves propias, hasta su comercialización a nivel nacional e internacional.

De acuerdo con la información proporcionada por Cordillera, Punta de Lobos habría cometido acciones de discriminación y de abuso de posición dominante en la atención de naves, principalmente en materia de tiempos de espera. La integración vertical de Punta de Lobos ha incentivado la aplicación de tales conductas, que, para el caso de Cordillera, representan una grave amenaza para su negocio de comercialización de sal de deshielos, debido a su fuerte estacionalidad. Para ella cumplir con la entrega del producto a tiempo, es prioritario y cualquier retraso en la cadena de producción puede producir grandes pérdidas.

Por su lado, Quimsal manifiesta que Punta de Lobos no permite a los pequeños productores utilizar su puerto para exportar sal y tampoco compra su producción. Funda esas conductas en la posición dominante que ocupa esa empresa en el mercado de la sal y en la inexistencia de otro puerto a través del cual las empresas productoras puedan exportar su sal.

Cabe hacer notar que Punta de Lobos se ha interesado en adquirir el Puerto Patache debido a que la capacidad de operación de su puerto se encontraría actualmente sobrepasada. Esto habría generado retrasos en la atención de las naves de Cordillera e imposibilidad de uso por parte de terceros.

A este respecto, tanto la Ley 19.542 como el Dictamen N° 1.045 consideran herramientas que impiden la discriminación arbitraria, el mantenimiento de reglamentos de uso de los frentes de atraque, la existencia de tarifas públicas, normas de calidad que rijan las velocidades de transferencia mínimas y promedio, y, específicamente, respecto a la integración vertical, la ex Comisión Preventiva Central ha señalado, que el

conjunto de usuarios relevantes<sup>4</sup> no puede 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 de un frente de atraque.

Dado el grado de integración vertical entre Punta de Lobos y el Puerto de Patillos, su participación propietaria en el Puerto Patache debe ser evaluada, tomando en consideración los antecedentes anteriormente expuestos, en especial, el concepto de discriminación por abuso de posición dominante.

### **2.2.3. INTEGRACION HORIZONTAL**

Este aspecto es el más destacado en las denuncias hechas contra Punta de Lobos, ya que tanto Cordillera como Quimsal plantean que las únicas alternativas viables para la exportación de su producción de sal son los puertos de Patillos y Patache, y ambos solicitaron a la ex Comisión Resolutiva que prohibiera a Punta de Lobos, sus accionistas, dueños, directores, operadores, administradores, concesionarios de la sociedad propietaria de los activos y/ o concesiones que conforman el Puerto Patillos, participar en cualquiera de las calidades anteriormente referidas en el Puerto de Patache y viceversa.

En su Dictamen N° 1.045 la H. Comisión Preventiva Central señaló, respecto a la integración horizontal, lo siguiente:

*" 7.0 Integración horizontal: En esta materia, esta Comisión estima que, para asegurar la competencia entre operadores independientes, deben existir restricciones más rigurosas que las propuestas por las empresas portuarias a la integración horizontal, por lo que aprueba las siguientes reglas:*

*7.1 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.*

<sup>4</sup> Por **usuario relevante** se entiende 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 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% del tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque objeto de la respectiva concesión.

*Las sociedades que participen con más de un 15% de 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."*

Se debe hacer presente que el puerto estatal de Arica fue recientemente licitado a un consorcio privado formado por los grupos Von Apeen (40%); Urenda (25%); Ramsa (20%), uno de los mayores exportadores de soya del Perú; y Claro -SAAM- (15%); y que el Dictamen N° 1280 de la Comisión Preventiva Central, que se pronunció sobre las condiciones de licitación de ese mismo puerto, restringió la integración horizontal en la I Región, estableciendo un límite de 15% de participación en la propiedad accionaria del Puerto de Arica respecto a los dueños o controladores de los restantes puertos públicos y privados ubicados en esa región.

Las restricciones a la integración horizontal buscan promover principalmente la competencia inter-puertos para lograr una mayor eficiencia en la operación y llegar a tarifas más eficientes. Esa competencia interportuaria también debe darse entre los puertos privados que manejan las transferencias de sal, sobre todo, porque en este caso son sólo dos los terminales que pueden brindar este servicio.

Por estas razones, se hace relevante la necesidad de establecer reglas o condiciones que restrinjan este tipo de integración y permitan el libre acceso a los competidores de este mercado.

#### **2.2.4. INFRAESTRUCTURA ESENCIAL**

Los Puertos en Chile, per se, se consideran infraestructuras esenciales, ya que las bahías naturales abrigadas son escasas y es prohibitivo construir nuevos sitios de atraque en los puertos en operación, debido fundamentalmente a las características geomórficas de las costas. Este aserto se robustece si se piensa en el rol primordial que juegan los puertos para la economía, en general, y, en particular, para el comercio exterior del país y para el transporte de carga marítima.

La doctrina ha elaborado una serie de requisitos para considerar a una determinada infraestructura como esencial. Se ha señalado, desde la perspectiva objetiva, que ésta debe ser controlada por un monopolista; que el



acceso a la misma debe ser imprescindible para poder competir con la empresa que la posee o controla y que debe ser factible y viable que la instalación se pueda utilizar por más de un usuario. Desde el punto de vista de la conducta subjetiva sancionable, se requiere que el uso de la instalación se deniegue por completo o se permita con condiciones prohibitivas y que no haya desde el punto de vista del negocio ninguna razón legítima para denegar el acceso (legitimate business reasons). En este sentido se ha propuesto que una infraestructura tiene el carácter de esencial cuando la desventaja resultante de la denegación de acceso es tal que se puede razonablemente suponer que la actividad de los competidores en el mercado en cuestión será bien, imposible, o bien, permanente, seria o económicamente inviable.

Otro criterio que se ha dado para considerar a un recurso como esencial, es el de la replicabilidad o sustituibilidad real o potencial del recurso. En la especie, se ha acreditado que en la I Región del país, lugar donde se encuentra el Salar de Atacama, existen solo dos puertos por los que, técnica y competitivamente, se puede embarcar sal, el puerto de Patillos, en manos de Punta de Lobos, y Patache, pretendido por esa misma empresa. Como ya se ha adelantado, nuestras costas presentan características de abruptabilidad que hacen que existan muy pocos lugares - costas abrigadas- donde posicionar terminales portuarios. Por ende, cualquier interesado en la construcción de un puerto en Chile debe considerar estas limitaciones geográficas debido a las fuertes inversiones que se requerirían para su concreción. Dado que la posibilidad de replicar en Chile un terminal portuario es considerablemente difícil, en particular, uno apto para el embarque de la sal en la I Región por parte de un competidor real o potencial de Sal Lobos, deviene la calificación de esencial de ese recurso.

Como la vinculación o conectividad del mercado portuario de la I Región al mercado de la sal es de tal índole, que los puertos citados se consideran infraestructuras esenciales de este último, se debe analizar seriamente la posibilidad de que Punta de Lobos extienda la posición de dominancia de que goza en el mercado de la sal al mercado portuario de la I Región. Autorizar su participación en la propiedad del puerto patache implicaría monopolizar de hecho los únicos dos puertos aptos para el embarque de la sal y, a consecuencia de ello, reducir o eliminar de forma concluyente la competencia en ese mercado.

En virtud de la facultades preventivas y de promoción de la libre competencia de que goza el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, contenidas en los artículos 1, 2 y 7 del D.L. 211, dicha posibilidad debe ser considerada. En efecto, para la denunciada existen incentivos económicos evidentes para extender su poder desde el mercado de la sal al mercado portuario de la I Región, dada la calidad de infraestructura esencial que tienen dos de sus puertos. Si Punta de Lobos controlara los dos únicos puertos aptos para el transporte de la sal, reforzaría su posición dominante en dos mercados diversos pero conexos, de forma tal que se elevarían las barreras de entrada y, si no se elimina indefectiblemente la competencia en el mercado de la sal, existe el riesgo cierto de que se trabe considerablemente.

Ya sea que se considere al mercado portuario de la I Región como una extensión del mercado de la sal, en el que se tiene una posición de dominancia, o como uno de carácter conexo y esencial, un agente de mercado dominante en uno de ellos puede introducir de forma injusta desventajas competitivas a un competidor real o potencial del otro. Ese es, precisamente, el riesgo implícito de permitir a Punta de Lobos a controlar el Puerto Patache.

La extensión del poder del mercado objetivo es factible y, además, susceptible de obstaculizar la competencia real o potencial en un mercado dado, como el de la sal. Esta factibilidad se podría traducir en eventuales conductas discriminatorias a favor de actividades propias en los mercados conexos. En la especie, quizás, no se materialice en una obvia negativa injustificada de suministro, pero sí en prácticas de tipo discriminatorio. Así, cuando se ha autorizado la dominancia de una facilidad esencial como la descrita, al mismo tiempo se ha intentado regular su manejo estableciendo libre acceso y fijación de tarifas. Sin embargo, si el monopolio está verticalmente integrado a los segmentos no regulados, como podría ocurrir en este caso, siempre habrán incentivos para dar mala calidad de servicio a competidores.

Para esta Fiscalía no es desconocido que la integración vertical puede maximizar el bienestar, la eficiencia y la asignación de recursos de los mercados. Sin embargo, consideraciones de equidad y de promoción de la libre competencia aconsejan limitarla, sobre todo considerando que, en el caso sub-lite, esa integración ya se ha producido formalmente, a través del Puerto Patillos, y existe la posibilidad cierta de incrementar la capacidad de

ese puerto. Facilitar aún más la integración vertical del negocio de Punta de Lobos, mediante la integración horizontal y monopolización del mercado portuario conexo, que presenta características de infraestructura esencial del mercado de la sal, no es aconsejable.

### **III. EL ATENTADO A LA LIBRE COMPETENCIA**

La estrategia que ha utilizado Punta de Lobos para defender sus intereses, sean éstos reales o potenciales, o simplemente, meras expectativas, merece un análisis a la luz de la normativa sobre libre competencia y, también, de la doctrina del abuso de derecho.

Consta de los antecedentes de esta investigación que Punta de Lobos ha ejercido las siguientes acciones legales, algunas de ellas notoriamente contradictorias entre sí, que en los hechos han producido el efecto de impedir que Cordillera adquiriera, tome posesión y destine, en definitiva, el Puerto Patache al embarque de sal: demanda de caducidad de la concesión marítima de Endesa S.A. ante la Subsecretaría de Marina y ante la justicia ordinaria; demanda civil de cumplimiento forzoso del contrato de licitación privada sobre el Puerto Patache en contra de Endesa S.A., Celta S.A. y Terminal Marítimo Minero Patache S.A.; demanda de nulidad de derecho público del Decreto Supremo N° 139 del año 2002 que amplió el objeto de la concesión del Puerto Patache al embarque de sal; y solicitud de otorgamiento de la concesión marítima sobre Puerto Patache a la Capitanía de ese mismo puerto.

En efecto, de acuerdo con los antecedentes acompañados a esta Fiscalía, en el año 2002 Punta de Lobos demandó la caducidad de la concesión marítima de Endesa sobre el Puerto de Patache, sin embargo, esta acción legal fue rechazada por la autoridad administrativa competente. Dado este rechazo, Punta de Lobos recurrió posteriormente a los Tribunales Civiles, específicamente el 30° Juzgado Civil de Santiago, causa Rol N° 4061-2002, demandando a Endesa S.A., a Compañía Eléctrica Tarapacá S.A. -Celta S.A.- y al Fisco de Chile. El objeto de esta acción fue que se declarara la nulidad absoluta de cualquier cesión o transferencia que haya hecho Endesa S.A. a Celta S.A. de los bienes inmuebles por naturaleza o por adherencia que componen o forman parte de la concesión marítima de Endesa S.A., por no haber sido autorizada dicha cesión o transferencia mediante Decreto Supremo dictado por la autoridad; que se declarara la caducidad de la concesión marítima de Endesa y se obtuviera una

recompensa, premio o galardón por recuperar en favor del Fisco la totalidad de las mejoras o construcciones, adheridas al suelo y que no puedan ser retiradas sin detrimento de ellas, hechas en el Puerto Patache.

En este proceso, actualmente pendiente de diligencias probatorias, Punta de Lobos solicitó y obtuvo una medida precautoria de prohibición de celebrar actos o contratos sobre la mencionada concesión marítima y sobre los inmuebles por naturaleza o por adherencia que componen o forman parte de ella, incluida la totalidad de las mejoras o construcciones adheridas al suelo y que no puedan ser retiradas sin detrimento de ellas. Esta situación procesal ha impedido, hasta la fecha, que ese puerto se le destine al embarque de sal.

En enero del año 2003, Punta de Lobos recurrió a los Tribunales Civiles, concretamente al 8° Juzgado Civil de Santiago, causa Rol N° 129-2003, y demandó a Endesa S.A., a Compañía Eléctrica Tarapacá S.A. -Celta S.A.- y a Terminal Marítimo Minera Patache S.A. -TMMP- con el objeto de que se ordenara el cumplimiento forzoso del contrato de licitación a que llamaron las dos primeras empresas. En esta causa Punta de Lobos solicitó que se declarara que el acto por medio del cual se rechazaron todas las ofertas presentadas en ese proceso de licitación era inexistente, en subsidio, nulo de nulidad absoluta o inoponible a Punta de Lobos, y que, en consecuencia, se le adjudicara a ella la concesión marítima sobre el Puerto Patache. Con fecha 14 de Junio de 2004, se dictó sentencia de primera instancia en esta causa, rechazándose la demanda interpuesta en todas sus partes, fallo que fue apelado por Punta de Lobos. En este caso Punta de Lobos también solicitó y obtuvo una medida precautoria que impide a Celta y a Endesa vender los bienes objeto de la licitación a terceros ajenos al juicio.

Punta de Lobos demandó ante el 21° Juzgado Civil de Santiago, causa Rol N° 553-2003, la nulidad de derecho público del Decreto Supremo N° 139, del año 2002, de la Subsecretaría de Marina, que amplió el objeto de la concesión del Puerto Patache al embarque de sal, por haberse dictado dicho instrumento de forma contraria a los requisitos establecidos por el ordenamiento jurídico. Punta de Lobos adujo que la concesión otorgada a Endesa esta caducada y que la modificación de la concesión a que se refiere el Decreto citado no siguió el procedimiento reglado por el Reglamento de Concesiones Marítimas en sus artículos 25 y siguientes. Punta de Lobos, en virtud de una medida precautoria interpuesta en ese juicio, logró que la Contraloría General de la República se abstuviera de ejecutar cualquier acto

administrativo, jurídico o material, o de cualquier otra naturaleza, relacionado con dicho decreto, lo que en la práctica ha derivado hasta la fecha en la suspensión de su Toma de Razón. Esta causa actualmente se encuentra en su etapa probatoria y Endesa fue admitida como tercero coadyuvante.

Ante la Contraloría General de la República Punta de Lobos hizo siete presentaciones solicitando que no se tomara razón del Decreto No. 139 y se lo representara por adolecer de vicios de ilegalidad. Todas estas peticiones fueron desestimadas por el organismo contralor.

Por último, la empresa denunciada solicitó una concesión marítima a la Capitanía del Puerto Patache, petición que fue rechazada por dicha instancia administrativa debido a la existencia previa de la concesión marítima de Endesa en la misma zona, la que permite, justamente, la operación del Puerto Patache.

En resumen, Punta de Lobos, ha demandado, por un lado, la caducidad de la concesión marítima de Endesa S.A., ante la autoridad administrativa y ante la justicia ordinaria; por otro, el cumplimiento forzoso del contrato de licitación privada sobre el Puerto Patache y la adjudicación en su favor de la concesión marítima sobre ese puerto, concesión sobre la que, paradójicamente, había solicitado su caducidad; la nulidad de derecho público del Decreto Supremo N° 139 del año 2002, que amplió el objeto de la concesión del Puerto Patache al embarque de sal, es decir, la nulidad del instrumento jurídico que le da sentido legal y económico a las acciones administrativas y judiciales que ha deducido; y una solicitud de otorgamiento de concesión marítima sobre el Puerto Patache a la Capitanía de ese mismo puerto -que a la postre fue rechazada-, en circunstancias de que ya existía una a nombre de Endesa en esa misma zona.

En definitiva, Punta de Lobos ha ejercido acciones administrativas y judiciales sobre una concesión marítima respecto de la cual ha solicitado primero su caducidad, luego su adjudicación y, posteriormente, su inaptitud para el embarque de sal, todo lo cual evidencia un actuar evidentemente contradictorio, que ha traído, como consecuencia, que el Puerto de Patache aún no sea operado por Cordillera y sirva como infraestructura básica para el desarrollo de su industria, o, incluso, para la de otros productores de sal interesados en su uso alternativo al del Puerto de Patillos, con el consiguiente efecto indeseado sobre la libre competencia.

El ejercicio de las acciones judiciales y administrativas que concede la normativa vigente, para fines distintos de los establecidos por el legislador,

en este caso, evitar la entrada de un nuevo competidor al mercado de la sal, a través de arbitrios que le imposibilitan acceder a una infraestructura esencial, configura un hecho o acto que tiende a impedir, restringir o entorpecer la libre competencia, y establece, además, una barrera artificial a la entrada.

Obviamente, Punta de Lobos puede entablar acciones judiciales y administrativas. Sin embargo, las que ha deducido, en su conjunto, han tenido por objeto imponer barreras artificiales de entrada, más que lograr los fines para los cuales el legislador las previó, pues evidencian un carácter claramente contradictorio entre ellas, con lo cual han adquirido la connotación de abuso de derecho.

En general, podemos decir que la ley no ampara el ejercicio abusivo de un derecho. Hay ejercicio abusivo de un derecho subjetivo cuando su titular actúa, entre otros casos, contrariando los fines sociales, económicos, políticos, morales o religiosos perseguidos por la norma jurídica que lo confirió, o cuando es ejercido, por acción u omisión, ya sea con la intención de dañar a otro, o sin tener ningún interés apreciable y legítimo, o eligiendo entre varias alternativas la que mayor daño puede causar a otro, o si la utilidad perseguida es mínima en comparación al perjuicio anormal o excesivo que causa, o violando la buena fe, la equidad, las buenas costumbres o el deber de solidaridad social.

El ejercicio abusivo de derechos ciertamente puede constituir un atentado a la libre competencia, transformarse en los hechos en una barrera de entrada artificial a potenciales competidores y derivar en la mantención o incremento de una posición de mercado.

Los derechos, además de su aspecto intrínsecamente individual, se ordenan hacia una finalidad social, de la que su titular no se puede sustraer. En la especie, no se puede prescindir del Orden Público Económico y afectar la libre competencia, mediante el ejercicio abusivo de acciones legales de diversa naturaleza, con objetivos difusos e, incluso, contradictorios. Tales acciones deben ejercerse con la finalidad para que han sido otorgadas. Quien prescinde de esta finalidad y ejerce la acción para obtener otros fines de aquellos que legitimaron su existencia, desviando aquella acción de la función social a que está destinada, abusa del derecho. Tal ha sido la

jurisprudencia que ha emanado de las extintas Comisiones Preventivas y Resolutiva<sup>5</sup> y de los Tribunales de Justicia, en general.

En este sentido, *"la figura del abuso de derecho, abre el camino a la evaluación por el juzgador de los efectos económicos de sus actos, administrativos y judiciales, cuando tales efectos formaren parte de o se relacionaren con los fines perseguidos por el legislador"*<sup>6</sup>. Lo anterior *"no implica coartar el derecho de defensa que le asiste a cada litigante, garantía que tiene protección en el artículo 19 N°3 de la Constitución Política, que le permite ejercitar todos los recursos o mecanismos procesales para asegurar su pretensión, aunque dicho ejercicio causa daño a otro, lo que normalmente va ocurrir en un litigio"*<sup>7</sup>. Sin embargo, ese daño debe circunscribirse a la litis y no producir efectos fuera de ella, como ocurre en este caso, con consecuencias jurídico-económicas negativas para la competencia.

*"La teoría de abuso del derecho supone que el titular de un derecho, sea que éste emane de la ley o de un contrato, lo ejerza con una finalidad distinta de aquella con la que fue creado o concebido, desviándolo de su natural objetivo y causando daño a otro. Para que el ejercicio de un derecho se transforme en un acto ilegítimo o abusivo, requiere, entonces, que su titular lo ejerza de manera incorrecta, sea de mala fe o actuando en forma imprudente o culposa, ejerciéndola de forma indiscriminada sin detenerse ante la posibilidad de perjudicar a otro"*<sup>8</sup>.

*"Cual sea el ámbito de aplicación de la doctrina del abuso del derecho, dolo, culpa o negligencia, irracionalidad en su ejercicio, falta de interés o necesidad legítima, intención del agente en perjudicar, o con desvío de los fines y contribución para los que fue concebida e incluso, aplicando lo expresado a procedimientos judiciales, es evidente que, de parte del agente causante del mal, debe existir un ánimo manifiesto de perjudicar o una evidente falta de interés o necesidad de lo que promueve, o un actuar motivado por el afán de causar un perjuicio de su contraparte o contratante. Esa intención de perjudicar, no sólo debe manifestarse, cuando se actúa en la órbita de la responsabilidad extracontractual, sino que también para el caso en que el acto se ejecuta excediendo el interés jurídicamente protegido. En el ordenamiento procesal tiene aplicación el principio de probidad o de*

<sup>5</sup> Resolución N° 637 de la H. Comisión Resolutiva.

<sup>6</sup> Guillermo Cabanellas de Las Cuevas, Derecho Antimonopólico y de Defensa de la Competencia, pag. 26, nota al pie. Ed. Heliasta SRL, 1983.

<sup>7</sup> Corte de Apelaciones de Santiago, Rol N° 1.330, 1992, Gaceta Jurídica No. 149, 1992, pag. 58.

<sup>8</sup> Corte de Apelaciones de Santiago. 24.09.2002. Rol N° 3.240-02.

*buena fe, que exige a los contendientes una actuación leal en el uso de sus pretensiones defensas o recursos, sancionándose cualquier exceso en el caso de expedientes dilatorios o pretensiones infundadas.”<sup>9</sup>.*

Si bien es cierto que toda persona tiene la posibilidad legal de accionar ante los órganos jurisdiccionales y, éstos, el deber constitucional de investigar, conocer y fallar esas acciones, no es menos cierto que esos derechos podrían ser ejercidos única y exclusivamente con la intención de instrumentalizar tales órganos y bloquear, mediante un sinnúmero de procedimientos y resoluciones, el ingreso al mercado de un nuevo actor competitivo, como ha ocurrido en la especie.

Más allá del abuso de derecho a que se ha hecho mención, a esta Fiscalía Nacional Económica le importa el atentado a la libre competencia que subyace en la conducta de Punta de Lobos, comportamiento que en los hechos se ha erigido como una barrera de entrada artificial a nuevos competidores y que los organismos de defensa de la libre competencia deben reprimir.

## **V. CONCLUSIONES**

1. De la investigación se ha podido establecer que el mercado portuario capaz de prestar servicios de transferencia de sal a la producción emanada del Salar de Tarapacá, ubicado en la I Región del país, es insuficiente. En efecto, los únicos terminales portuarios que pueden técnicamente prestar ese servicio en forma competitiva, dadas las distancias involucradas y los tipos de naves que se utilizan para esa actividad, son el puerto de Patillos, de uso exclusivo de Punta de Lobos, y Puerto Patache, en el entendido de que sea habilitado en definitiva para ello.
2. Se trata de un mercado con altas barreras de entrada, debido, fundamentalmente, a la escasez de bahías naturales abrigadas y a las elevadas inversiones en que debería incurrir cualquier competidor que quisiera construir y servirse de otro puerto apropiado para esa actividad. Este aserto se aplica con nitidez y mayor intensidad para el caso de la exportación de sal, pues, para desarrollar esa actividad comercial, la única alternativa posible es el transporte marítimo. El transporte terrestre y el

---

<sup>9</sup> Corte de Apelaciones de Santiago. 1992. RDJ, Tomo LXXXIX, No. 3, 1992, Secc. II, Pág. 177.



aéreo son inviables económicamente, debido a los altos volúmenes transferidos y a las grandes distancias de los centros de consumo.

3. La relación entre el mercado portuario de la I Región y el mercado de la sal es evidente. Ambos tienen la calidad de mercados conexos, debido a que la etapa de distribución y transporte marítimo de sal es un elemento que directa y mayoritariamente incide en la rentabilidad del negocio. La principal fuente de producción de sal de nuestro país, el Salar Grande de Tarapacá, se encuentra cercana a los puertos de la región, lo cual otorga a esa producción ventajas comparativas y competitivas evidentes a nivel internacional, pero, también, a nivel nacional, para el caso del productor que distribuya sal por esa vía. Esta conexión se acentúa exponencialmente si se considera que el mercado portuario de la I Región ofrece a los productores de sal solo dos terminales aptos física y económicamente para el transporte de su producción, el Puerto Patache y el Puerto Patillos. De ahí que a estos terminales se les pueda calificar como infraestructuras esenciales del mercado de la sal.

4. Desde otra perspectiva, el bloqueo abusivo a potenciales competidores, como Cordillera y Quimsal, para que accedan a una infraestructura esencial del mercado de la sal, como Puerto Patache, constituye un atentado a la libre competencia en sí mismo, aunque para ello se haya recurrido a herramientas jurídicas que ofrece lícitamente el ordenamiento jurídico vigente. En definitiva, el ejercicio abusivo de derechos procesales, judiciales o administrativos, constituye una barrera artificial de entrada que debe ser reprimida, más todavía, si sabemos que la infraestructura portuaria de la I Región es una facilidad esencial para el mercado de la sal y sobre ella se ha vertido tal abuso.

5. La exportación de sal es viable solo si se tiene acceso a un puerto especializado. El dominante del mercado de la sal, Punta de Lobos, ya es dueño de uno de los puertos capacitados para esa función, Patillos. De permitirse su participación mayoritaria en la propiedad del Puerto Patache, concentraría en sus manos los dos únicos terminales habilitados en la zona para desarrollar esa actividad. Se debe hacer presente que, por más que se establezcan requisitos en cuanto a aplicación de tarifas o tratamiento objetivo, no discriminatorio y transparente, u otros, respecto de la explotación de una infraestructura esencial, como la descrita, existen innumerables vías o estrategias para hacer ineficiente a un potencial competidor de un mercado conexo. Aunque la regulación obligue a tener precios públicos y no

discriminatorios, existen formas sutiles de discriminar por parte de un concesionario. En este caso particular se puede mencionar la asignación de espacios más funcionales en áreas de acopio, el uso de información privilegiada y la manipulación de la reserva de sitios, entre otras. Es decir, el establecimiento de reglas para la operación transparente de una infraestructura esencial no garantiza que un competidor dominante, que posee el monopolio de esa infraestructura, trate sin arbitrariedad a un competidor objetivo, real o potencial, en otro mercado, como es el de la sal.

6. La posesión de un puerto constituye, también, una ventaja comparativa para el mercado interno de la sal que no puede soslayarse, más aún, si se piensa que Punta de Lobos, precisamente, por ese intermedio, ha alcanzado una participación de mercado de dominancia, en función de los ahorros en los costos de transporte de su producción, ventaja de la que, por cierto, han carecido sus competidores. En otras palabras, para la Fiscalía Nacional Económica no es indiferente que la posición que ha alcanzado Punta de Lobos en el mercado nacional de la sal se ha cimentado, en parte, en la adquisición de un puerto especializado, que le ha permitido consolidar su posición en el tiempo. Este resultado es mérito de la visión estratégica aplicada por la empresa citada, que este organismo fiscalizador, lógicamente, no puede entrar a cuestionar. Sin embargo, deja en absoluta evidencia que la posesión y utilización de un puerto marítimo propio en el mercado de la sal constituye una ventaja competitiva de tal entidad, que puede calificarse de infraestructura esencial, lo que obliga a formular las prevenciones necesarias en resguardo de la libre competencia.

7. Permitir a Punta de Lobos participar mayoritariamente en la propiedad del Puerto Patache, implicaría para esa empresa consolidar definitivamente su posición de dominancia en el mercado de la sal, ya que el control de los únicos dos puertos aptos para el embarque de sal en la zona constituiría una barrera de entrada, de tal magnitud, que ningún competidor real o potencial podría romper. Por el contrario, al prohibírsele tal accionar, que en todo caso no le impediría aumentar la capacidad de su propio puerto y obtener por esa vía la maniobrabilidad de operación deseada, se fomentaría la aparición de nuevos competidores, como Cordillera y Quimsal u otras, que, si bien, han manifestado su intención principal de exportar, el primero, a los E.E.U.U., y, el segundo, genéricamente a los mercados internacionales, podrían en cualquier momento destinar parte de su producción al mercado interno.

8. Respecto del Dictamen N° 1.042, de 17 julio de 1998, de la H. Comisión Preventiva Central, que autorizó a Sociedad Punta de Lobos S.A. a comprar los activos de la empresa Gueflokong y le previno que debía consultar cualquier otra operación que, por sí o por sus filiales, representara un aumento de concentración en el mercado interno de la sal, esta Fiscalía Nacional Económica estima que, debido a la estrecha vinculación que existe en Chile entre el mercado de la sal y el portuario de la I Región, como se ha explicado latamente en este informe, habría sido oportuno y recomendable que Punta de Lobos hubiese consultado previamente, a los organismos de defensa de la libre competencia, la operación jurídica y económica que pretendía efectuar sobre el Puerto de Patache, toda vez que, como se ha visto, ella incide ciertamente en el mercado de la sal. Esta omisión debiera ser observada por ese H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, ya que, por la incuestionable posición de dominancia de que goza Punta de Lobos en el mercado de la sal, cualquiera de sus operaciones que cumpla con las condicionantes planteadas en el dictamen citado debe ser consultada, más aún en este caso, por las radicales consecuencias que podría haber traído para el mercado estudiado.

9. Un antecedente a considerar al momento de la resolución del caso, es que el Puerto de Patillos incluso tiene posibilidades concretas de ampliación. En consecuencia, al limitar la participación de Punta de Lobos en la propiedad del Puerto Patache no se introducen distorsiones, puesto que aún resta para esa empresa la alternativa de crecimiento que se ha mencionado.

Si Punta de Sal Lobos controlara el Puerto de Patache, se establecerían barreras a la entrada infranqueables en el mercado de la sal, que lo transformarían, indefectiblemente, en un mercado no desafiado. A pesar de que Cordillera y Quimsal han manifestado su intención de exportar a mercados de ultramar, nada obsta a que en cualquier momento estas empresas puedan participar en el mercado nacional, donde el ingreso real o potencial de nuevos actores introduciría incentivos a la competencia de los cuales ese mercado hoy carece.

Por las consideraciones que se han expuesto a lo largo de este informe y de acuerdo a las conclusiones presentadas en los párrafos precedentes, esta Fiscalía Nacional Económica estima que, para que exista una adecuada competencia inter-portuaria en beneficio del desarrollo competitivo del mercado de la sal, tanto en su vertiente interna como externa, o, incluso, en

la de otro mercado potencial relacionado, quienes actúan en el mercado de la sal solo pueden participar de manera restringida en la propiedad de los Puertos Patillos y Patache, en particular, la denunciada en este caso, Punta de Lobos.

**POR TANTO,**

en consideración a lo expuesto y lo dispuesto en los artículos 1, 2, 3, 7, 17K, letras a) y c), y 27, letras b), c) y e), del Decreto Ley N° 211, a ese H. Tribunal pido tener por evacuado el informe solicitado, y por interpuesto requerimiento en contra de **SOCIEDAD PUNTA DE SAL LOBOS S.A.**, ya individualizada, admitirlo a tramitación y, en definitiva, acogerlo en todas sus partes, declarando:

1. Que los propietarios y/o concesionarios de los puertos de Patillos y Patache no podrán integrarse, fusionarse, o comprar activos esenciales el uno del otro.
2. Que la sociedad concesionaria y/o el propietario de Puerto Patillos, sus controladores y sus accionistas que, por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, participen, directa o indirectamente, en más del 15% del capital, del capital con derecho a voto o de las utilidades de esta sociedad, no podrán participar, directa o indirectamente, en más del 15% del capital, del capital con derecho a voto, o de las utilidades en el Puerto Patache de la I Región del país.
3. Que la sociedad concesionaria y/o el propietario de Puerto Patache, sus controladores y sus accionistas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas participen, directa o indirectamente, en más del 15% del capital o del capital con derecho a voto o de las utilidades de esta sociedad, no podrán participar, directa o indirectamente, en más del 15% del capital, del capital con derecho a voto, o de las utilidades en el Puerto Patillos de la I Región del país.

Para la aplicación de las reglas precedentes se deberá recurrir a las definiciones de controladores y de relacionadas contenidas en la Ley N° 18.045 de Mercado de Valores.

4. Que los propietarios y/o concesionarios de los Puertos de Patillos y Patache, cuando las condiciones lo permitan, deberán permitir la transferencia de la sal producida por terceros a través de estos puertos en condiciones competitivas.

Para evitar discriminaciones arbitrarias o abusos de posición dominante en que pudiere incurrir el propietario de un terminal portuario en la prestación de los servicios portuarios, se deberá exigir a los operadores de los puertos de Patillos y Patache la aplicación de siguientes reglas, similares a las exigidas a las empresas portuarias estatales:

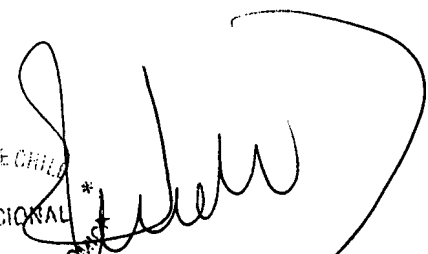
- a. Acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios portuarios:  
los propietarios y/o concesionarios estarán obligados a prestar sus servicios a todo aquel que lo requiera, en términos y condiciones generales y no discriminatorias. Estas deberán estar contenidas en documentos públicos que estarán a disposición de los interesados en las oficinas principales de los propietarios y/o concesionarios del terminal respectivo.
- b. Tarifas:
  - i. Toda tarifa será pública y no discriminatoria.
  - ii. Los propietarios y/o concesionarios sólo podrán establecer sistemas de descuentos públicos, objetivos y no discriminatorios.
- c. Normas de calidad: los propietarios y/o concesionarios prestarán sus servicios dando cumplimiento a las normas mínimas de calidad fijadas en los Reglamentos de Uso de sus frentes de atraque.
- d. Asignación de Capacidad: la asignación y reserva de capacidad disponible de infraestructura y de los servicios portuarios se realizarán por los propietarios y/o concesionarios de conformidad con el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque.
- e. Acceso y publicidad de la información: Los propietarios y/o concesionarios deberán otorgar a cualquier interesado el acceso libre y expedito a la información.

5. Que la empresa requerida ha incurrido en conductas contrarias a la libre competencia, sancionadas en el artículo 3 del D.L. N° 211, al

interponer acciones administrativas y judiciales contradictorias entre sí, que en la práctica han impedido, restringido y entorpecido la libre competencia, o han tendido a producir dichos efectos, en el mercado de la sal y en el portuario de la I Región del país que le sirve como infraestructura esencial, conductas que han tenido como fin último para Punta de Lobos mantener e incrementar la posición de dominio de que goza en el mercado de la sal.

6. Que Punta de Lobos debe abstenerse de ejecutar conductas que tengan por objeto crear barreras artificiales a la entrada de nuevos competidores, como las descritas, restringiendo y entorpeciendo, de ese modo, la libre competencia en el mercado relevante analizado.
7. Que Punta de Lobos, en razón de las consideraciones expuestas, debe ser sancionada con una multa a beneficio fiscal ascendente a la suma de 6.000 Unidades Tributarias Mensuales, o la suma que el H. Tribunal en justicia determine.
8. Que se condene en costas a la requerida.

**OTROSI:** Tenga presente el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, que mi personería para representar a la Fiscalía Nacional Económica consta del Decreto Supremo de mi nombramiento en el cargo de Fiscal, copia autorizada del cual se encuentra bajo la custodia de la Secretaría de ese H. Tribunal. Asimismo, sírvase ese H. Tribunal tener presente que en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, patente al día, con el domicilio ya indicado, asumo el patrocinio y la defensa de la Fiscalía en estos autos.

  
\* REPUBLICA DE CHILE \*  
\* FISCAL NACIONAL \*  
\* FISCALIA NACIONAL ECONOMICA \*  
**PEDRO MATTAR PORCILE**  
**FISCAL NACIONAL ECONOMICO**