

EN LO PRINCIPAL: Aporta antecedentes. **EN EL PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documentos bajo confidencialidad. **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** Acompaña versiones públicas de documentos que indica. **EN EL TERCER OTROSÍ:** Acompaña documento con citación.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Felipe Cerda Becker, Fiscal Nacional Económico(s), en representación de la **FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA** (“FNE”), en autos caratulados “*Solicitud de Informe de EPTSV sobre modificación de la integración vertical aplicable al concesionario del frente de atraque del puerto de San Vicente*”, **RoI NC N° 491-2021**, al Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“H. Tribunal”) respetuosamente digo:

Que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18, N° 2 y 31, N° 1 del DFL N° 1 de 2005, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211, de 1973 (“DL N° 211”), vengo en aportar antecedentes a este H. Tribunal en los autos ya individualizados, en los términos que se expondrán a continuación:

Este H. Tribunal recibió con fecha 6 de abril de 2021, una solicitud formulada por la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente (“EPTSV”), acerca del levantamiento total o parcial de la restricción a la integración vertical establecida en el Dictamen N° 1045 de la H. Comisión Preventiva Central (“CPC”) para el concesionario del frente de atraque del Puerto San Vicente¹, a saber, San Vicente Terminal Internacional S.A. (“SVTI”).

Con fecha 13 de abril de 2021, este H. Tribunal dictó la resolución de inicio del procedimiento contemplado en el artículo 31 del DL N° 211 respecto de la solicitud formulada por EPTSV. Asimismo, ofició a esta Fiscalía, al Ministerio de

¹ Presentación EPTSV, 6 de abril de 2021. Al ser el Puerto San Vicente una infraestructura que cuenta únicamente con un terminal, se hablará indistintamente de “Puerto San Vicente” o “Terminal San Vicente”.

Economía, Fomento y Turismo; el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (“MTT”); y el Ministerio de Obras Públicas, a la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., al Sistema de Empresas Públicas, a SVTI, a Talcahuano Terminal Portuario S.A. (“TTP”), a los concesionarios de frentes de atraque del país, y a los principales proveedores de servicios portuarios, usuarios y armadores de la Región del Bío-Bío a fin de que aportaren antecedentes².

En atención a lo anterior, esta Fiscalía resolvió iniciar investigación con fecha 20 de abril de 2021, ejerciendo las facultades establecidas en el artículo 39 del DL N° 211 para recabar los antecedentes necesarios para la elaboración del presente informe³. Esta presentación se estructura de la siguiente forma:

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES	3
A.	Regulación aplicable a la concesión del Puerto San Vicente.....	3
B.	Solicitud de informe de EPTSV	7
II.	ANÁLISIS DE MERCADO	10
A.	Antecedentes de la industria portuaria en la zona	13
A.1.	Actores portuarios y capacidad.....	13
A.2.	Características de la carga transferida.....	28
B.	Mercado relevante	32
B.1.	Definición mercado relevante	32
B.2.	Caracterización de la oferta de la región del Bío-Bío	33
B.3.	Caracterización de la demanda de la región del Bío-Bío.....	43
B.3.1.	Empresas navieras	43
B.3.2.	Agentes de naves	55
B.3.3.	Clientes exportadores, importadores y consignatarios	57
C.	Barreras a la entrada y condiciones de competencia.....	60

² Copia fiel de esta resolución fue enviada a esta Fiscalía con fecha 19 de abril de 2021. Oficio Ord. N° 87, del H. Tribunal, de 16 de abril de 2021.

El extracto de la resolución de fecha 13 de abril de 2021 fue publicado en el Diario Oficial el 22 de abril de 2021, por lo que el plazo de 30 días hábiles para aportar antecedentes vencía preliminarmente el 31 de mayo de 2021. Con fecha 27 de mayo de 2021, el H. Tribunal extendió de oficio el plazo para aportar antecedentes a todos los interesados hasta el 12 de agosto de 2021.

³ Investigación Rol N° 2652-21 FNE, caratulada “*Investigación por solicitud de Informe al TDLC por consulta de EPTSV sobre modificación de la integración vertical aplicable al concesionario del puerto de San Vicente*”.

III. ANÁLISIS DE RIESGOS PARA LA COMPETENCIA RELATIVOS A LA SOLICITUD	66
A. Situación actual en la transferencia de carga en SVTI.....	67
B. Riesgos asociados al alzamiento de la restricción a la integración vertical	90
B.1. Escenario 1: SAAM mantiene su actual participación en SVTI	92
B.2. Escenario 2: SAAM incrementa su participación en SVTI.....	92
B.3. Escenario 3: Otros usuarios relevantes adquieren participación en SVTI	93
B.4. Síntesis del análisis de cambios en el nivel de integración vertical	94
B.5. Eficacia de las medidas conductuales y fiscalización	95
C. Eventuales eficiencias de un alzamiento de la restricción a la integración vertical	96
IV. CONCLUSIONES.....	100

I. ANTECEDENTES

A. Regulación aplicable a la concesión del Puerto San Vicente

1. El sector portuario estatal se rige fundamentalmente por la Ley N°19.542, que plantea dos objetivos centrales: (i) impulsar y dinamizar el proceso de inversión en infraestructura, tecnología y gestión portuaria; y, (ii) promover la competencia en el sector.
2. La citada ley permitió a las empresas portuarias estatales asignar mediante licitación pública las concesiones de los frentes de atraque bajo un esquema monooperador, atendidos los beneficios que dicho sistema representa.
3. Sin perjuicio de lo anterior, en atención a los riesgos de prácticas anticompetitivas que podría incentivar la concentración de las operaciones portuarias básicas, dicha ley condicionó la adopción de aquel sistema monooperador concesionado a que, en los puertos o terminales estatales de la región, existiera otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño del licitado, operado bajo un esquema multioperador. De lo contrario, el directorio de la respectiva empresa estatal debe contar con informe de la CPC, antecesora de este H. Tribunal, y ajustar la licitación a los términos de dicho informe.
4. Es así que, en el año 1998, EPTSV y las empresas portuarias de Valparaíso, y San Antonio solicitaron a la CPC que, de conformidad con lo dispuesto en

los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542, emitiera un informe acerca de las condiciones de competencia que debían regir la licitación de los principales frentes de atraque de los respectivos puertos, bajo un sistema monooperado.

5. En específico, el Dictamen N° 1045 establece una serie de condiciones y obligaciones de carácter conductual⁴, que mitigan los riesgos a la libre competencia buscando de evitar discriminaciones arbitrarias o abusos por parte de las concesionarias en la operación del frente de atraque⁵.
6. Además, el referido dictamen contempla resguardos de carácter estructural, que corresponden a medidas más estrictas en relación a las conductuales - lo que se explica por los riesgos más severos a la libre competencia que procuran evitar- que en este caso se traducen en limitaciones establecidas para los accionistas de las concesionarias⁶, en cuanto a: (i) la integración horizontal con otros puertos (sean privados o públicos); y (ii) la integración vertical con usuarios del puerto a concesionar, que participan en la cadena de la actividad de transporte marítimo⁷.
7. Respecto de las restricciones estructurales impuestas en el Dictamen N° 1045, en específico las referidas a la integración horizontal⁸, ellas tienen por objeto asegurar la rivalidad competitiva interportuaria e intraportuaria entre concesionarios distintos e independientes.
8. Con dicho fin, se establece que la sociedad que se adjudique la concesión de un frente de atraque estatal, sus controladores y sus accionistas, que por

⁴ Estas condiciones se han replicado -con algunas variaciones- en los Dictámenes e Informes emitidos para solicitudes posteriores, también en virtud del otorgamiento de concesiones de frentes de atraque, por parte de las respectivas empresas portuarias, bajo un sistema monooperador.

⁵ Entre estas, podemos encontrar las referidas a tarifas, calidad de servicios, asignaciones de prioridades de sitio y deberes de información.

⁶ Cabe hacer presente que, en términos generales, estas obligaciones conductuales y estructurales deben ser cumplidas por: (i) las empresas portuarias involucradas; (ii) las concesionarias de cada frente; y (iii) los respectivos accionistas de las concesionarias.

⁷ Dentro de la cadena de transporte marítimo, existen diferentes tipos de servicios portuarios que forman parte éste y que permiten desplazar bienes desde la bodega de un cargador o exportador hasta la de un consignatario o importador. De esta manera, ejemplos de usuarios en este contexto son las empresas navieras, los consignatarios, los fletadores, los agentes o los corredores, entre otros.

⁸ Dictamen N° 1045, capítulo XV, punto 7, pp. 27-28.

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 región⁹. Así, se restringen los eventuales riesgos de participación conjunta en frentes de atraque estatales en una misma región.

9. Asimismo, dispone este dictamen que las sociedades que participen con más de un 15% en la propiedad u operación de puertos privados, sus controladores y sus accionistas por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, no podrán participar, directa o indirectamente, en más de un 15% en la sociedad concesionaria de un frente de atraque estatal de la misma región¹⁰. De esta forma, se restringe la participación conjunta en frentes de atraque privados y estatales¹¹.
10. Por otra parte, respecto de la integración vertical¹², el Dictamen N° 1045 señala que el propósito de estas reglas es asegurar la transparencia y evitar subsidios cruzados, promoviendo la existencia de intereses independientes suficientemente fuertes al interior de las sociedades concesionarias, de modo de propender al manejo de la concesión como un negocio independiente¹³.
11. Para lograr lo anterior, establece como limitación a las empresas que presenten un grado de integración vertical relevante con la actividad portuaria que el conjunto de usuarios relevantes no podrá poseer más de un 40% del capital, ni del capital con derecho a voto, ni derechos a las utilidades de la sociedad concesionaria¹⁴.
12. Luego, el mismo dictamen define el concepto de “usuario relevante”: *“Serán considerados como usuarios relevantes las personas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, efectúen, contraten o intervengan bajo cualquier modalidad en el transporte de carga por vía marítima, sea como empresas navieras, exportadores, importadores, consignatarios, fletadores,*

⁹ Ibid., punto 7.1, párrafo 1°, p. 27.

¹⁰ Ibid., punto 7.1, párrafo 2°, p. 27.

¹¹ Ibid., punto 7.2, párrafo 1°, p. 27.

¹² Ibid., Capítulo XIII, punto 3°, pp. 23-23.

¹³ Ibid., punto 3, p. 22.

¹⁴ Ibid., punto 3.1, p. 22.

porteadores, transportistas multimodales, agentes, corredores, forwarders, o a cualquier título o modalidad, (i) con más de un 15% del 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. Si un usuario (por sí o en conjunto con sus relacionadas) participare a varios títulos, será considerado usuario relevante si supera los porcentajes referidos en razón de su participación a cualesquiera título de la misma naturaleza”¹⁵.

13. De esta manera, se puede observar que el concepto de usuario relevante tiene relación con el porcentaje de carga marítima que es movilizada por una persona, o en conjunto con sus relacionadas, a través de un frente de atraque o en una región determinada. A continuación, en el mismo numeral, se fija la obligación de informar los porcentajes de carga marítima movilizada trimestralmente¹⁶.
14. A su vez, para los efectos de los porcentajes máximos referidos precedentemente, el dictamen establece que al porcentaje de propiedad, voto o utilidades que tengan directamente en la sociedad concesionaria sus accionistas, se agrega la participación total que posean en la propiedad, voto o utilidades de la concesionaria sus personas relacionadas¹⁷.
15. En último término, es necesario tener presente que la administración, desarrollo, mantenimiento y explotación de los frentes de atraque por parte de sus concesionarios se encuentra regulada en los contratos de concesión respectivos los que, a su vez, deben surgir de procesos de licitación conforme al Reglamento de Licitaciones Portuarias (Decreto N° 104, de 1998, del MTT), y ceñirse al Reglamento de Uso de Frentes de Atraque respectivo, al

¹⁵ Ibid., punto 3.2, p. 22.

¹⁶ Ibid., punto 3.2, p. 22. Dispone que los porcentajes de carga marítima movilizada se calcularán al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre respecto del periodo de 12 meses anterior a cada una de estas fechas y se informarán por la sociedad concesionaria a la empresa portuaria dentro de los 30 días siguientes.

¹⁷ Ibid., punto 3.3, p. 22.

Reglamento de Servicios y someterse a la fiscalización de las empresas portuarias estatales, para precaver cualquier conducta anticompetitiva.

B. Solicitud de informe de EPTSV

16. Conforme a lo señalado en el acápite anterior, el Dictamen N° 1045 estableció límites a la integración vertical y horizontal a los adjudicatarios de concesiones portuarias en régimen monooperador, entre ellos, STVI¹⁸.
17. En particular, la limitación a la integración vertical se encuentra vigente respecto de SVTI, encontrándose la concesionaria habilitada desde el 2004 para requerir su modificación a EPTSV, la cual sólo puede proceder previo informe de la CPC, antecesora de este H. Tribunal¹⁹.
18. Es así que en octubre de 2020, SVTI envió a la Empresa Portuaria una carta en la que solicita la modificación de las restricciones a la integración vertical que le rigen²⁰.
19. Al respecto, la concesionaria solicitó a EPTSV que inicie un procedimiento no contencioso ante este H. Tribunal *“solicitando eliminar dichas restricciones o en subsidio, alzarlas, con el objeto de que el conjunto de los denominados "usuarios relevantes" pueda poseer al menos un 60% del capital, capital con derecho a voto o de los derechos a las utilidades de SVTI”*²¹.
20. La solicitud de SVTI se funda en la siguientes circunstancias²²:
 - a. Han pasado más de 20 años desde el Dictamen N° 1045, lo que constituye tiempo más que suficiente para reevaluar la restricción.
 - b. A la fecha, SVTI es un terminal moderno, por lo cual sería necesario seguir ampliando sus operaciones, siendo la restricción a la integración vertical un impedimento artificial para la expansión de aquéllas. Esto,

¹⁸ Op. cit. N° 1, p. 6.

¹⁹ Ibid., p. 7.

²⁰ STVI, carta de 22 de octubre de 2020, acompañada por EPTSV en su presentación de 6 de abril de 2021.

²¹ Ibid.

²² Ibid.

porque esta expansión comercial podría implicar que ciertos usuarios relevantes superen los umbrales que establece el Dictamen N° 1045, lo cual es especialmente relevante considerando que uno de los accionistas de SVTI es SAAM Puertos S. A. (“SAAM”), sociedad controlada por el Grupo Luksic.

- c. Actualmente, la restricción a la integración vertical no se justificaría, teniendo en cuenta la existencia de otros terminales en la Región del Bío-Bío que no tienen dicha restricción, entre ellos TTP.
21. Finaliza SVTI señalando que *“los resguardos establecidos en el mismo Dictamen, junto con la regulación contenida en la Ley N° 19.542 y su Reglamento hacen que el levantamiento de la restricción a la integración vertical no sólo no se traduzca en eventuales conductas anticompetitivas por parte de SVTI, sino que además resulte favorable por cuanto mejorará la competitividad de uno de los terminales más relevantes para la conectividad de nuestro país”*²³.
22. Conforme a lo anterior, EPTSV solicitó a este H. Tribunal que informe favorablemente respecto de la solicitud de eliminación de la restricción vertical formulada por SVTI, de tal forma que el conjunto de los usuarios relevantes del Puerto San Vicente pueda participar hasta en la totalidad del capital, del capital con derecho a voto o de los derechos a las utilidades de SVTI; o que, en subsidio, el umbral de participación actual -que es del 40%- se modifique hasta alcanzar a lo menos el 60%²⁴.
23. Para ello, EPTSV expone que eliminar esta restricción contribuirá a generar más y mejores incentivos para la participación de potenciales interesados en la próxima licitación de la concesión²⁵.

²³ Ibid.

²⁴ Op. cit. Nota N° 1, pp. 11-12.

²⁵ Ibid., pp. 10-11.

24. Asimismo, la Empresa Portuaria destaca como antecedente el Dictamen N° 1268, de 2003, de la CPC, en virtud del cual se alzó el límite a la integración vertical para la licitación del Puerto de Talcahuano²⁶.
25. Por otro lado, EPTSV constata que el Puerto San Vicente es el único en la Región que tiene una limitación a la integración vertical, lo que generaría una desventaja frente a sus competidores²⁷.
26. Adicionalmente, SVTI presentó a EPTSV el informe económico denominado “Informe Efectos en la competencia del relajamiento de la restricción a la integración vertical aplicable a San Vicente Terminal Internacional (SVTI)”, elaborado por Butelmann Consultores (“Informe Butelmann”)²⁸, respecto del cual la Empresa Portuaria destaca las siguientes conclusiones²⁹:
- a. STVI enfrenta una fuerte competencia en la zona, especialmente de terminales privados de uso público, los cuales incrementaron su participación desde menos del 50% en 1997, a cerca del 80% en 2019.
 - b. Tanto SVTI como los otros puertos de uso público de la región cuentan con exceso de capacidad para los tipos de carga que el Puerto San Vicente moviliza.
 - c. Las participaciones de mercado de los distintos puertos de uso público no son estables en el tiempo, y existen movimientos de clientes o de cargas entre éstos, lo cual evidencia que existe competencia entre los mismos.
 - d. La participación de SVTI ha evolucionado hacia la baja, teniendo al año 2019, sólo un 21%, por lo cual, no se advierten riesgos de conductas contrarias a la libre competencia derivados de eliminar o relajar la restricción a la integración vertical. Incluso, de existir éstos, se encontrarían suficientemente mitigados por medio de los resguardos conductuales aplicables a SVTI.

²⁶ Ibid., p. 11.

²⁷ Ibid., p. 11.

²⁸ Dicho informe fue acompañado por EPTSV a estos autos en su presentación de 6 de abril de 2021.

²⁹ Op. cit. Nota N° 1, pp. 12-14.

- e. La eliminación de la limitación a la integración vertical contribuiría a que la competencia en la provisión de servicios portuarios se lleve a cabo en condiciones regulatorias más simétricas con los puertos privados de uso público con los que compite SVTI, que no están sometidos a restricción alguna.
27. En consecuencia, EPTSV estima necesario que el H. Tribunal autorice la eliminación o modificación del límite a la integración vertical en los términos ya indicados³⁰. Por último, la Empresa Portuaria señala que si este H. Tribunal lo considera necesario, se fijen las condiciones u obligaciones que debería cumplir SVTI para que dicha eliminación o modificación pueda concretarse³¹.

II. ANÁLISIS DE MERCADO

28. Tal como se ha revisado en informes anteriores presentados por esta Fiscalía al H. Tribunal³², el transporte marítimo cumple un rol fundamental en el desarrollo del comercio exterior. Por ejemplo, durante el año 2018, esta modalidad de transporte representó en términos monetarios el 79% y el 90% del total de importaciones y exportaciones de bienes, respectivamente³³.
29. Según ha observado este Servicio en sus distintas investigaciones relativas a esta materia, los resultados y la evolución de la industria del transporte marítimo de carga está determinada por circunstancias y condiciones externas e internas, que pueden influir tanto de manera positiva como negativa en su desarrollo.
30. Así, entre los factores externos que han influido en su funcionamiento en los últimos años, puede considerarse, principalmente, la concentración de las

³⁰ Ver *supra* párrafo 19.

³¹ Op. cit. Nota N° 1, p.12.

³² Ver: FNE, Aporte de antecedentes de 16 de noviembre de 2020 presentando en el procedimiento no contencioso caratulado “*Solicitud de la Empresa Portuaria de Valparaíso sobre Modificación de Informes N° 5/2009 y 8/2012 del TDLC*”, Rol NC N° 470-20 TDLC, que rola a foja 97.

³³ De acuerdo a los datos disponibles en el sitio web: <https://datos.observatoriologistico.cl/dataviews/232242/particion-modal-del-comercio-exterior/> [última consulta: 27 de julio de 2021]

navieras especializadas en el transporte de contenedores, así como el aumento sostenido de la capacidad de dichas naves³⁴⁻³⁵.

31. Por otro lado, desde el 2019 Chile no ha estado exento de contingencias. Así, en octubre de 2019 se inició una crisis social que ha incidido en la economía de nuestro país y, desde el año 2020, nuestro país ha sufrido una crisis económica y sanitaria producida por el brote de COVID-19 a nivel mundial³⁶.
32. En particular, producto de la pandemia, se ha incrementado la demanda por bienes en vez de servicios y, por la menor disponibilidad de trabajadores portuarios, se ha generado un problema en la distribución de contenedores vacíos, afectando con un déficit de los mismos a la Región del Bío-Bío al ser su principal actividad la exportación³⁷.
33. Lo anterior ha implicado que, inusitadamente, algunos clientes de los terminales portuarios de la región, se hayan visto en la necesidad de exportar parte de su carga por puertos de la Región de Valparaíso³⁸. Esto se debería a que en esa zona se estarían concentrando los contenedores vacíos, debido a la menor capacidad operativa que presentan dichos terminales en virtud del COVID-19 y a su política de priorizar el desembarque de contenedores

³⁴ FNE, Aporte de antecedentes de 21 de abril de 2018, presentado en el procedimiento no contencioso caratulado “*Solicitud de Informe de Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) sobre Licitación del Terminal Mar del Puerto Exterior de San Antonio*”, Rol NC N°444-18, que rola a fojas 796 y siguientes. También en: Declaraciones confidenciales de fechas 31 de mayo, 10 y 30 de junio a las 15:00 horas, todas de 2021. Ver *infra* párrafo 123 y siguientes.

³⁵ Nota de prensa de 9 de agosto de 2019. Información disponible en el sitio web: <<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/crecimiento-de-movilizacion-de-contenedores-en-terminales-portuarios-es-corregido-de-un-35-a-un-25>> [última consulta: 27 de julio de 2021]

³⁶ Nota de prensa de 6 de abril de 2020. Información disponible en el sitio web: <<https://portalportuario.cl/covid-19-bimco-reduce-perspectivas-para-el-transporte-maritimo-en-2020/>> [última consulta: 27 de julio de 2021]. También en: Declaraciones confidenciales de fechas 31 de mayo, 10 y 30 de junio a las 15:00 horas, todas de 2021.

³⁷ Declaraciones confidenciales de fechas 31 de mayo, 10 y 30 de junio a las 15:00 horas, todas de 2021. De acuerdo a los antecedentes recabados por este Servicio, si antes de la pandemia un contenedor vacío demoraba 39 días en volver a China, hoy lo hace en 49 días, correspondiendo a un incremento de un 25% en el tiempo de rotación de los contenedores vacíos. Fuente: Declaración confidencial de fecha 30 de junio a las 09:00 horas.

³⁸ Declaraciones confidenciales de fechas 31 de mayo y 10 de junio de 2021.

lentos en vez del embarque de contenedores vacíos. Ello, pues la primera actividad sería más rentable para los terminales portuarios³⁹.

34. En cualquier caso, algunos actores estiman que la problemática descrita en el párrafo anterior podría resolverse recién en los próximos 2 a 3 años, por cuanto ya se estarían fabricando buques⁴⁰ que agregarán capacidad en distintas rutas y servirían para la redistribución de los contenedores. Lo anterior es sin perjuicio que no se podría asegurar que las condiciones logísticas y comerciales vuelvan a ser las mismas que antes de la pandemia⁴¹.
35. Por otra parte, entre las condiciones internas que han repercutido negativamente en el desarrollo de esta industria en la Región del Bío-Bío, puede considerarse principalmente la eliminación y modificación de ciertos servicios navieros por parte de Maersk Chile S.A. (“Maersk”), reduciendo la capacidad disponible en el transporte marítimo directo a Asia, lo que se desarrollará más adelante⁴².
36. Finalmente, corresponde precisar que en este escenario de constante evolución e incertidumbre, los análisis y conclusiones de esta Fiscalía contenidos en las secciones siguientes presentan limitaciones inherentes al hecho que las condiciones de competencia que se observarán en los próximos 5 y 10 años son especialmente difíciles de prever y, por tanto, se adopta una estimación conservadora, tanto en la proyección del comportamiento del mercado como respecto de los beneficios y riesgos asociados a un incremento del nivel de integración vertical en SVTI.
37. A continuación, esta sección se ordena como sigue: en primer lugar, se expondrán antecedentes relevantes en relación a la industria portuaria en la Región del Bío-Bío, con especial énfasis en las características particulares del frente de atraque del Puerto San Vicente; luego se realizará una caracterización de la oferta y de la demanda; a continuación, se definirá el mercado relevante, en sus dimensiones de producto y geográfica; y,

³⁹ Declaración confidencial de fecha 30 de junio de 2021 a las 15:00 horas.

⁴⁰ Declaración confidencial de fecha 10 de junio de 2021.

⁴¹ Declaración confidencial de fecha 10 de junio de 2021.

⁴² Ver *infra* párrafo 132 y siguientes.

finalmente, se identificarán las barreras y condiciones a la entrada presentes en este mercado en la actualidad.

A. Antecedentes de la industria portuaria en la zona

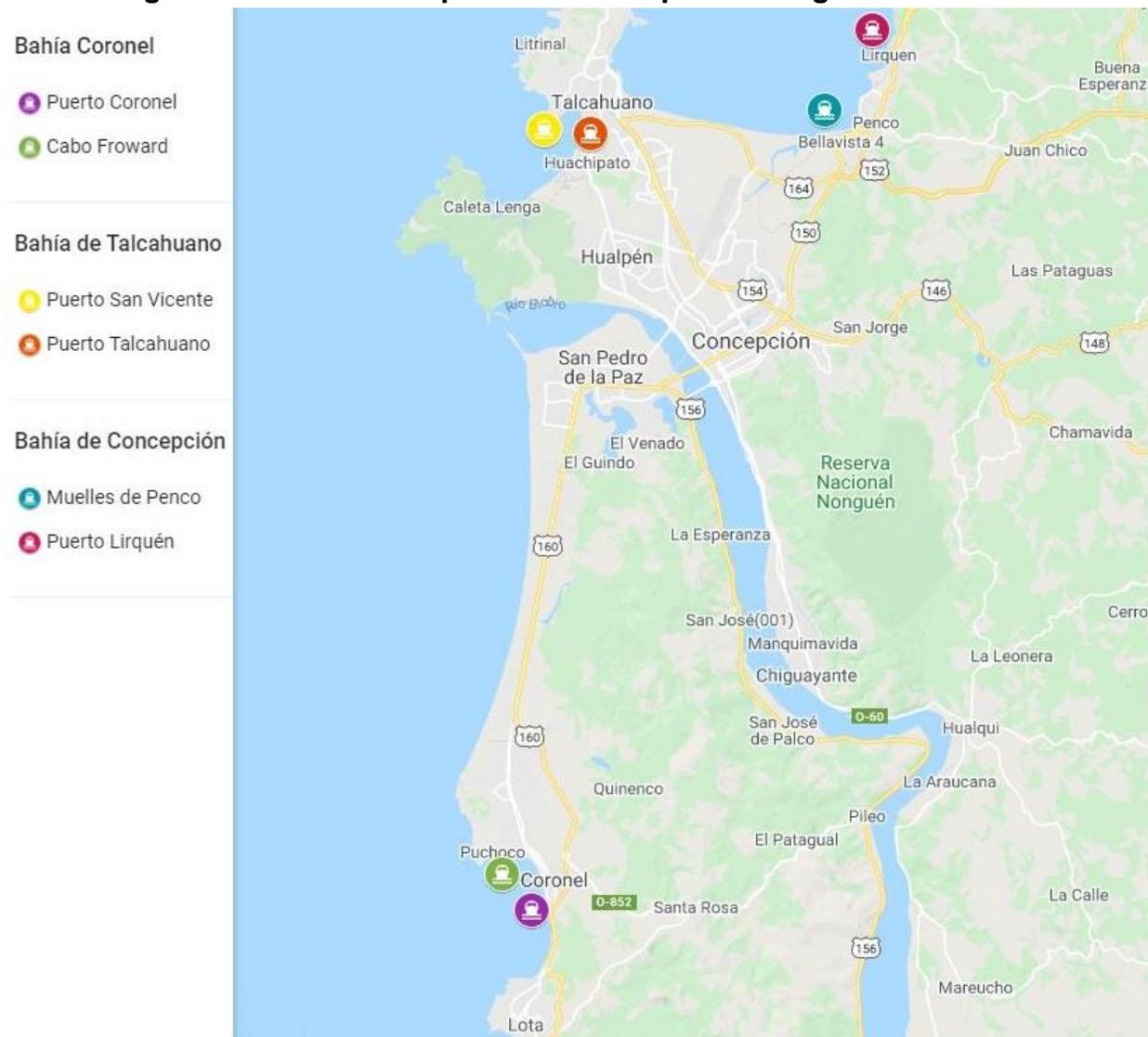
A.1. Actores portuarios y capacidad

38. En primer lugar, cabe señalar que, en este informe, el análisis se realizará únicamente sobre los terminales de uso público, sin perjuicio que los puertos de uso privado sean potenciales competidores por cuanto, a futuro, podrían optar por transferir carga de terceros⁴³.
39. A lo largo de la Región del Bío-Bío existen 6 puertos de uso público, a saber: los puertos estatales de San Vicente y Talcahuano, que se encuentran en la Bahía de Talcahuano; los muelles de Penco, y el Puerto de Lirquén, ubicados en la Bahía de Concepción; y los puertos de Froward y Coronel, que se encuentran en la Bahía Coronel. Por otro lado, en esta zona se encuentran 4 terminales privados de uso privado⁴⁴.
40. A continuación, la Figura N° 1 muestra la ubicación de los terminales de uso público:

⁴³ Declaración confidencial de fecha 30 de junio de 2021 a las 09:00 horas.

⁴⁴ Estos 4 terminales portuarios son: CAP, ENAP, Abastible y Oxiquim los cuales sólo transfieren graneles para sus propios procesos industriales. En: Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 596, de 26 de abril de 2021.

Figura N° 1: Ubicación puertos de uso público Región del Bío-Bío



Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps.

41. Como se puede ver, Muelles de Penco y Puerto Lirquén son las infraestructuras que se encuentran más al norte. Luego, los terminales SVTI y TTP se encuentran en la Provincia de Talcahuano, 42,4 km al norte (por carretera) de la Provincia de Coronel, en la que se encuentran Cabo Froward y Puerto Coronel. En este sentido y en atención a las distancias entre estos puertos, según la ubicación de los clientes, algunos de los terminales podrían ser más convenientes que otros en términos de cercanía⁴⁵.

⁴⁵ Declaración confidencial de fecha 10 de junio de 2021.

42. Respecto a la ubicación de SVTI, una de las ventajas que tendría sería su bajo índice de marejadas, por ser un muelle marginal y no de penetración, lo que le permite una mayor continuidad en su operación, especialmente en comparación con Puerto Coronel, por ejemplo⁴⁶. En la misma línea los puertos de la Bahía Concepción tienen la ventaja de encontrarse en una bahía natural de grandes dimensiones, protegida por la isla Quiriquina⁴⁷.
43. Lo anterior se considera relevante si se tiene en cuenta que se estima que ellas ocurran con mayor frecuencia a raíz del calentamiento global⁴⁸. Sin perjuicio de ello, en base a los antecedentes recabados por esta Fiscalía, no se verificó un número importante de desvíos de naves por malas condiciones climáticas desde otros puertos de la Región del Bío-Bío hacia SVTI.
44. No obstante lo anterior, en relación con el acceso del ferrocarril y la red vial, SVTI se encontraría en desventaja en comparación con otros puertos de la zona⁴⁹. Al respecto, es preciso indicar que, de las diligencias realizadas por este Servicio, el acceso expedito y eficiente del ferrocarril sería estratégico para la competitividad de los puertos, atendido que uno de los principales productos que se exportan al Asia, la celulosa, se transportan principalmente por este medio⁵⁰⁻⁵¹. Por otra parte, en cuanto a los accesos viales, no sólo no tendrían buena conexión, si no que las condiciones de los caminos y facilidades para los conductores de camiones, no serían óptimas en comparación a los otros puertos⁵², principalmente Puerto Coronel y Puerto Lirquén⁵³. No obstante ello, la concesionaria ha trabajado en mejorar la prestación de servicios para el transporte terrestre, especialmente en el área logística⁵⁴. También SVTI ha instalado vías de acceso y de salidas fuera del terminal para poder mejorar los accesos al puerto⁵⁵.

⁴⁶ Declaración confidencial de fecha 30 de junio de 2021 a las 09:00 horas.

⁴⁷ Dictamen N° 1268, de 22 de agosto de 2003, de la CPC, en relación a la concesión de TTP.

⁴⁸ Declaración confidencial de fecha 10 de junio de 2021.

⁴⁹ Declaraciones confidenciales de fechas 31 de mayo y 10 de junio, ambas de 2021.

⁵⁰ **Anexo confidencial [1].**

⁵¹ Declaración confidencial de fecha 10 de junio de 2021.

⁵² Declaraciones confidenciales de fechas 31 de mayo y 30 de junio a las 09:00 horas, ambas de 2021.

⁵³ Declaración confidencial de fecha 31 de mayo de 2021.

⁵⁴ Declaración confidencial de fecha 31 de mayo de 2021. **Anexo confidencial [2].**

⁵⁵ Declaración confidencial de fecha 31 de mayo de 2021.

45. Un resumen de los frentes de atraque de uso público ubicados en la Región de Bío-Bío, se presentan en la Tabla N° 1 a continuación:

Tabla N° 1: Terminales portuarios de uso público de la Región de Bio-Bío

Bahía	Terminal Portuario (concesionario)	Propiedad	Fin concesión	Renovable
Concepción	DP World Lirquén S.A. ("Puerto Lirquén")	Privado	No aplica	No aplica.
	Talcahuano Terminal Portuario S.A.	Público	2041 ⁽¹⁾	No
	Muelles de Penco S.A. ("Penco")	Privado	No aplica	No aplica
San Vicente	San Vicente Terminal Internacional S.A.	Público	2030 ⁽²⁾	No
Coronel	Portuaria Cabo Froward S.A. ("Cabo Froward")	Privado	No aplica	No aplica
	Compañía Puerto Coronel S.A. ("Puerto Coronel")	Privado	No aplica	No aplica.

⁽¹⁾ De acuerdo a la Memoria 2020 de TTP, la concesión fue adjudicada a partir del 1 de enero de 2012 por un periodo de 30 años.

⁽²⁾ De acuerdo a la Memoria 2018 de SVTI y al Informe Butelmann, la empresa inició sus operaciones el 1 de enero de 2000 y se extendió su concesión a 30 años.

Fuente: Elaboración propia en base a memorias públicas de SVTI y TTP, ambas del año 2020, y respuestas de los terminales portuarios a Oficio Circular N° 20, Oficios Ord. N° 594 y 596, todos de 26 de abril de 2021.

46. De lo anterior, se destaca el hecho de que la concesión de SVTI finaliza el año 2030 en tanto que la concesión de TTP tiene vigencia hasta finales del año 2041.
47. En cuanto a la relaciones entre estos puertos y actores del mercado, se puede destacar⁵⁶⁻⁵⁷:

⁵⁶ Cabe señalar, tanto Celulosa Arauco y Constitución S.A. como Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones S.A. se encontraban integradas verticalmente por DP World Lirquén hasta el año 2019, lo que terminó con la compra del grupo internacional de DP World. En: Memoria Pulogsa 2019, p. 136. En ésta se indica que las empresas Celulosa Arauco y Constitución S.A. y Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones S.A. eran relacionadas hasta el 5 de abril de 2019, fecha en la cual la sociedad cambia de controlador, siendo éste DP World Holding UK Limited, con el 99,79% de participación. Disponible en: <<https://www.dpworldchile.cl/wp-content/uploads/2020/04/Memoria-Pulogsa-2019.pdf>> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁵⁷ En el caso de Penco, su accionista mayoritario es Cía. de Inversiones Transoceánica S.A., con un 47,99%, seguido por Inmobiliaria Araucanía S.A., con un 13,51% de las acciones. El resto está

- a. La naviera Hapag-Lloyd, a través de SAAM, con SVTI⁵⁸⁻⁵⁹. Desde el 1º de julio de 2017, SAAM dejó de prestar servicios como agente de naves en la zona⁶⁰, por lo que ya no se presentarían relaciones de integración vertical en ese segmento de usuarios.
 - b. Grupo Empresas Navieras S.A. (“GEN”) con TTP⁶¹ y Cabo Froward⁶².
 - c. Celulosa Arauco y Constitución S.A. (“Arauco”) y Grupo Ultramar⁶³ con Puerto Coronel⁶⁴.
48. Al respecto, cabe destacar que SAAM, accionista de SVTI, es una empresa activa en la provisión de servicios portuarios y de logística. En terminales

distribuido en una serie de accionistas, vinculados a la familia Ardizzoni. En: Respuesta de 7 de mayo a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021. Adicionalmente, en el Informe Butelmann se indica que Cía. de Inversiones Transoceánica S.A. e Inmobiliaria Araucanía S.A. controlan Penco con un pacto de actuación conjunta. En: Informe Butelmann, p. 15.

⁵⁸ SAAM tiene un 50% de las acciones de SVTI. El otro 50% lo tiene SSA Holdings International Chile Ltda. En: STVI, Memoria Anual 2020, p. 9. Disponible en: <https://www.svti.cl/upload/paginas/archivos/14-04-2021-18-00-57_memoria-2020.pdf> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁵⁹ Se hace presente que la Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (“CSAV”) cesó su negocio de contenedores, aportándose a Hapag-Lloyd. Luego, CSAV cerró su negocio de carga refrigerada en 2015, vendió los negocios de granel líquido/sólido y de agenciamiento en 2017, y cerró el negocio *car carrier* en 2020. Por lo tanto, CSAV no realiza actualmente ninguna actividad económica distinta de la inversión que tiene en Hapag-Lloyd. En: Respuesta de 17 de junio de 2021 a Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.

⁶⁰ Respuesta de 7 de mayo a Oficio Circular N° 18, de 26 de abril de 2021.

⁶¹ Los accionistas de TTP son GEN (99% de las acciones) y Portuaria Mar Austral (1% de las acciones). En: TTP, Memoria Anual 2020, p. 14. Disponible en: <<http://www.ttpsa.cl/Docs/MemoriaTTP2020.pdf>> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁶² El accionista controlador es GEN con un 91,93% del capital, el resto se encuentra distribuido en 793 accionistas. En: Respuesta de 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

⁶³ El Grupo Ultramar se encontraría activo en distintos niveles de la cadena de transporte marítimo de carga en nuestro país. Así, es posible advertir la presencia del Grupo Ultramar en los segmentos de: (i) agenciamiento de naves, donde se encuentran presente a través de Ultramar Agencia Marítima Limitada y de su relacionada MSC Chile S.A.; y de (ii) navieras, donde participa por medio de Ultrana y Transmares, ambas parte de Naviera Ultrana Limitada, y por medio de MSC Chile en su calidad de agente general de la naviera Mediterranean Shipping Company S.A. Adicionalmente, el Grupo Ultramar cuenta con una participación minoritaria en Agencia Columbus Chile SpA, entidad relacionada al grupo Maersk. En: FNE, Informe de aprobación “Adquisición de las acciones de Grupo Empresas Navieras, SAAM Puertos y Ransa Comercial en Terminal Puerto Arica por Inversiones Neltume e Inversiones y Construcciones Belfi S.A.”, 28 de enero de 2019, Rol N° F138-2018, p. 4. Disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2019/02/inap1_F135_2018-1.pdf> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁶⁴ Puerto Coronel es controlado por Inversiones Puerto Coronel S.A., quien tiene un 99,99% de las acciones. A su vez, Inversiones Puerto Coronel S.A., tiene 4 accionistas: Arauco, quien tiene el 50% de las acciones; Inversiones y Construcciones Belfi Ltda., Inversiones Neltume Ltda., y CMB-Prime Administradora de Fondos de Inversión S.A.; quienes tienen 16,67% de participación societaria cada una. En: Respuesta de 14 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

portuarios, además de participar en SVTI, es el concesionario de Iquique Terminal Internacional S.A., en el que posee la totalidad del capital accionario⁶⁵, y participa en la propiedad de Antofagasta Terminal Internacional S.A., San Antonio Terminal Internacional S.A., y Portuaria Corral S.A. Además, cuenta con participación en diversas empresas de muellaje portuario y almacenamiento⁶⁶.

49. Por otro lado, GEN es una sociedad perteneciente al *holding* de terminales portuarios, aeropuertos y navieras de las familias Urenda, Montalbetti y Gardeweg, que cuenta con participaciones en -además de los puertos ya señalados- Antofagasta Terminal Internacional S.A., y Puerto de Calbuco. Además, el grupo económico al que pertenece reúne a otras entidades relacionadas a la industria portuaria, como Agencias Universales S.A. (“Agunsa”), Agencias Marítimas Agental Ltda. (“Agental”) y Compañía Marítima Chilena S.A (“CMC”)⁶⁷.
50. Por último, sin perjuicio de que Puerto Lirquén actualmente no se relaciona con algún actor de la Región del Bío-Bío, sí se vincula con otros terminales de DP World en la Costa Oeste de Sudamérica⁶⁸, entre ellos, DP World San Antonio, puerto multipropósito de la Región de Valparaíso⁶⁹.
51. Las relaciones mencionadas anteriormente son importantes de tener en cuenta para el presente caso, ya que los puertos de uso público de la zona a analizar forman parte de grupos empresariales que cuentan con actores que podrían operar dentro de una misma ruta o servicio naviero en otras regiones.

⁶⁵ Ver: <https://www.iti.cl/accionistas/> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁶⁶ Respuesta a Oficio Ord. N° 594, de 26 de abril de 2021. Ver también: Op. cit. Nota N° 63, pp. 3-4. Información disponible en: <<https://www.saam.com/terminales-portuarios/>> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁶⁷ Op. cit. Nota N° 63, p. 3. Ver también: <http://www.gen.cl/index.php/mercados>>, <<https://www.froward.cl/nuestra-empresa/accionistas.htm>> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁶⁸ Nota de prensa de 1° de junio de 2020, en que se indica que el incremento de 20% de productividad en naves portacontenedores de DP World Lirquén se debe en parte “a la sinergia conseguida con otros terminales de DP World en la Costa Oeste de Sudamérica”. Disponible en: <<https://portalportuario.cl/dp-world-lirquen-aumenta-en-20-productividad-en-naves-portacontenedores/>> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁶⁹ Ver: <https://www.dpworldchile.cl/> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

52. En la Tabla N° 2 a continuación, se informa respecto de las dimensiones de la nave diseño para cada uno de los frentes de atraque de la Región de Bío-Bío:

Tabla N° 2: Capacidad de frentes de atraque

Terminal	Frente de Atraque	Eslora máx. (m)	Calado máx. (m)	Manga máx. (m)	Nave <i>New-Panamax</i> ⁽¹⁾
Puerto Lirquén	Muelle N° 1 (Sitios 1 a 4)	220	11,88	30,95	No
		220	11,38	30,95	No
		220	9,6	30,95	No
		220	7,39	30,95	No
	Sitio N° 5	366	15 – 15,5	51,29	Sí
	Sitio N° 6	304	14,82	40	No
TTP ⁽²⁾	Sitio N° 1	219	8,2	32	No
Penco	Muelle	205	10,7	32,2	No
SVTI	Sitios 1 a 4	367	12,8 - 16,3	Sin info ⁽³⁾ .	Sí
	Sitio N° 5	150	6,9 - 14,8		No
Cabo Froward	Muelle Jureles	229	11,2	35,4	No
	Muelle Chollín	190 ⁽⁴⁾	14,6	32,26	No
	Muelle Puchoco	229	12,2	36	No
Puerto Coronel ⁽⁵⁾	Sitio N° 1	190	11,4	Sin info.	No
	Sitio N° 2	206	12,98		No
	Sitio N° 3	206	12,88		No
	Sitio N° 4	167	11,4		No
	Sitios N° 5 y 6	364	11,8 - 14,1		Sí
	Sitios N° 7 y 8	337	11,44 – 12,54		No
	Sitio N° 9	240	14,5	40	No

Fuente: Elaboración propia en base a información de Directemar⁷⁰.

⁷⁰ Específicamente, C.P. Lirquén Ord. N° 12.600/518 de 12 de noviembre de 2012 y Resolución C.P. Lirquén N° 12.600/107/VRS de 24 de mayo de 2018; Resolución C.P. Talcahuano N° 12.000/98 de 27 de junio de 2019; Resolución C.P. Lirquén N° 12.600/57/VRS de 6 de abril de 2021; C.P. San Vicente Ord. N° 12.600/94/VRS de 24 de agosto de 2020; C.P. Coronel Ord. N° 12.600/111, 12.600/112 y 12.600/113, todos de 15 de junio de 2016; C.P. Coronel Ord. N° 12.600/86 VRS de 19 de mayo de 2015 y C.P. Coronel Ord. N° 12.600/52 de 6 de abril de 2016.

Adicionalmente, la tabla contiene las siguientes observaciones:

⁽¹⁾ Clasificación de tipo de nave de acuerdo a The Geography of Transport Systems. Disponible en: <<https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/evolution-containerships-classes/>> [última consulta: 27 de julio de 2021]

⁽²⁾ Cabe señalar que en respuesta de EPTSV, de 25 de mayo de 2021, a Oficio Ord. N° 597, de 26 de abril de 2021, se estima una menor capacidad de 186 metros de eslora, 10,9 metros de calado y 27,1 metros de manga. Adicionalmente, si bien TTP tiene un segundo sitio habilitado, de acuerdo a Resolución C.P. Talcahuano N° 12.000/166 de 17 de octubre de 2017, su uso está destinado a la pesca.

⁽³⁾ En respuesta de 25 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 597, de 26 de abril de 2021, EPTSV estima una mayor capacidad de 385 metros de eslora, 15,2 metros de calado y 57,1 metros de manga. Por otro lado, en respuesta de 24 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 594, de 26 de abril de 2021, SVTI

53. Pues bien, la Tabla N° 2 da cuenta de diferencias importantes entre algunos puertos de uso público de la región. Así por ejemplo, mientras que Penco cuenta con sólo un muelle, que es uno de los más pequeños de los terminales analizados, Puerto Coronel tiene tres muelles: (i) Norte, en el que se ubican los Sitios N° 1 al 4; (ii) Sur, con los sitios N° 5 al 8; y (iii) Granelero, donde se ubica el sitio N° 9⁷¹. Esta mayor disponibilidad de infraestructura de Puerto Coronel le permitiría la transferencia de diferentes tipos de carga.
54. Asimismo, en la región hay dos puertos privados de uso público que sólo transfieren carga a granel sólido, correspondientes a Penco y Cabo Froward⁷²; uno que si bien es multipropósito se especializa en contenedores, SVTI⁷³; y tres que son multipropósito y movilizan tres tipos de carga distintos (contenedor, *break bulk* o fraccionada y granel), correspondientes a TTP, Puerto Lirquén y Puerto Coronel⁷⁴. Ello, con la observación que TTP sólo transfiere contenedores en naves multipropósito (no portacontenedores)⁷⁵.
55. Por otro lado, a partir de la Tabla N° 2 anterior, se observa que SVTI es el frente con el muelle de mayor extensión y que, junto con Puerto Lirquén y Puerto Coronel, son los únicos que tienen capacidad para atender naves portacontenedores *New Panamax* (entre 340 y 367 metros de eslora)⁷⁶. Sin

indicó un menor calado máximo de 14,02 metros, correspondiente a una nave de tipo Post-Panamax, que es más pequeña que una nave New-Panamax.

⁽⁴⁾ En respuesta de 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20 de 26 de abril de 2021, Cabo Froward señaló una mayor eslora para este muelle, de 210 metros.

⁽⁵⁾ En respuesta de 14 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20 de 26 de abril de 2021, de Puerto Coronel indicó una manga de 35,4 metros para los sitios N° 1, 2, 3, 7 y 8; 32,26 metros para el sitio N° 4; 40 metros para el sitio N° 9 y de 48,2 metros para los sitios N° 5 y 6. En esta respuesta también se informó una mayor eslora de 367 metros para los sitios N° 5 y 6, y se aportó la información presentada para el sitio N° 9.

⁽⁶⁾ Específicamente, C.P. Lirquén Ord. N° 12.600/518 de 12 de noviembre de 2012 y Resolución C.P. Lirquén N° 12.600/107/VRS de 24 de mayo de 2018; Resolución C.P. Talcahuano N° 12.000/98 de 27 de junio de 2019; Resolución C.P. Lirquén N° 12.600/57/VRS de 6 de abril de 2021; C.P. San Vicente Ord. N° 12.600/94/VRS de 24 de agosto de 2020; C.P. Coronel Ord. N° 12.600/111, 12.600/112 y 12.600/113, todos de 15 de junio de 2016; C.P. Coronel Ord. N° 12.600/86 VRS de 19 de mayo de 2015 y C.P. Coronel Ord. N° 12.600/52 de 6 de abril de 2016.

⁷¹ Ilustración en sitio web de Puerto Coronel. Disponible en: <<https://www.puertocoronel.cl/nuestro-terminal/ubicacion-y-accesos>> [última consulta: 27 de julio de 2021]

⁷² Respuestas de 7 y 27 de mayo de 2021, respectivamente, a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

⁷³ Op. cit. Nota N° 1, p. 5.

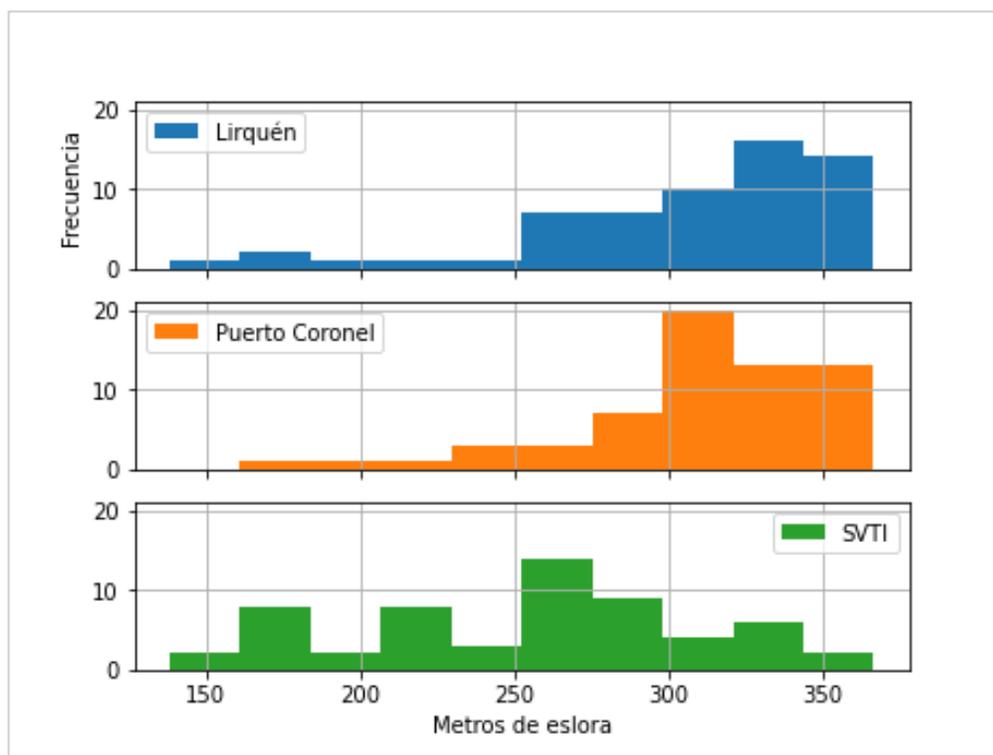
⁷⁴ Respuestas de 10 y 14 de mayo, ambos de 2021, al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021; y respuesta de 5 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 596, de 26 de abril de 2021.

⁷⁵ Respuesta de 5 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 596, de 26 de abril de 2021.

⁷⁶ Específicamente, naves entre 366 metros de eslora, 15,2 metros de calado, y 49 metros de manga. Fuente: Op. cit Nota N° 70 ⁽¹⁾.

perjuicio de ello, como se verá, ello no implica necesariamente que la carga se transfiera principalmente en estos buques. En la Figura N° 2, se presenta la relevancia de las naves, según su tamaño (metros de eslora) y frecuencia de llegada, la que -como se revisa en la figura- varía entre los terminales portuarios:

Figura N° 2: Frecuencia de arribo según eslora de naves portacontenedores. Periodo 2018-2020



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

56. La Figura N° 2 muestra que, para la transferencia de contenedores, Puerto Coronel presta servicios principalmente a naves de mayor dimensión, marcando una diferencia, por ejemplo, con SVTI, que atiende principalmente naves portacontenedores de tamaño mediano. Así, en Puerto Lirquén y Puerto Coronel son más frecuentes los arribos de naves *Post Panamax* (entre 290 y 340 metros de eslora)⁷⁷ y *New Panamax*, en tanto que en SVTI hay una mayor frecuencia de naves *Panamax* (entre 215 y 290 metros de eslora). Lo que se revisa con mayor precisión en la Tabla N° 3.1 siguiente:

⁷⁷ Correspondientes a naves entre 300 y 340 metros de eslora, 13 y 14,5 metros de calado, y 40 y 43 metros de manga. Fuente: Ibid.

Tabla N° 3.1: Importancia relativa de naves portacontenedores según su frecuencia. Periodo 2018-2020

Naves según metros de eslora	SVTI		Puerto Coronel		Puerto Lirquén	
	Nº naves	%	Nº naves	%	Nº naves	%
Primeras naves [138, 215]	125	25,5%	11	2%	8	2,7%
Panamax [215, 290]	204	42%	34	7%	22	7%
Post Panamax [290, 340]	81	16,5%	332	68%	160	54%
New Panamax [340, 367]	80	16%	111	23%	108	36%
Total	490		488		298	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

57. Por otro lado, en la Tabla N° 3.2 a continuación, se muestra la importancia relativa de los tipos de nave portacontenedores según el total de toneladas transferidas en los diferentes puertos:

Tabla N° 3.2: Importancia relativa de naves portacontenedores según toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Naves según metros de eslora	Puerto Coronel		SVTI		Puerto Lirquén	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
Primeras naves [138, 215]	91.179	0,6%	1.425.091	14,1%	36.460	0,4%
Panamax [215, 290]	488.400	2,9%	4.211.893	41,8%	453.421	5,2%
Post Panamax [290, 340]	12.510.752	75,2%	1.833.728	18,2%	4.374.030	49,9%
New Panamax [340, 367]	3.550.209	21,3%	2.611.237	25,9%	3.902.382	44,5%
Total	16.640.540		10.081.949		8.766.293	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

58. Con las Tablas N° 3.1 y N° 3.2 se aprecia que, sin perjuicio de que SVTI y Puerto Coronel atendieron un número similar de naves, en este último se

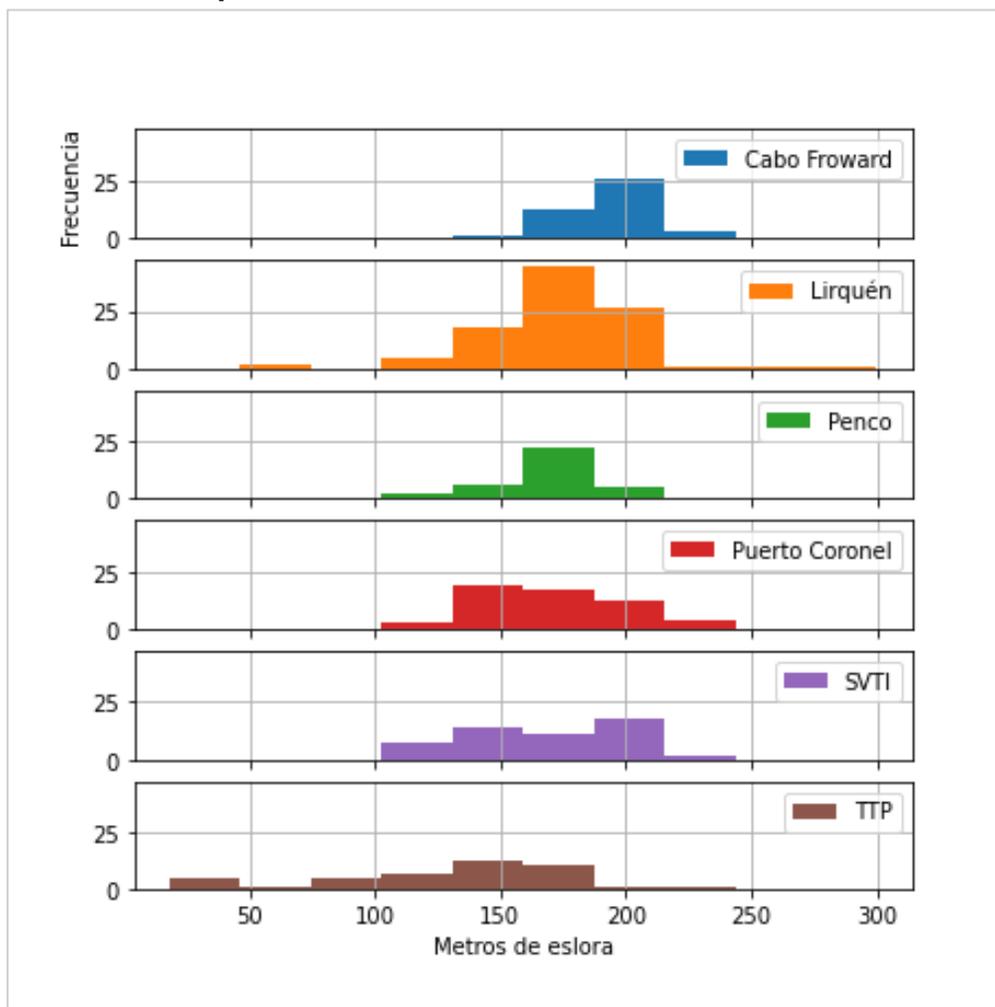
movilizó una mayor cantidad de toneladas transportadas en naves portacontenedores⁷⁸.

59. Conforme a ambas tablas, es posible apreciar que, para los tres puertos, el grupo de naves que concentró el mayor número de toneladas transferidas es también aquél que presentó la mayor frecuencia de llegada.
60. Adicionalmente, cabe destacar que los antecedentes revisados dejan de manifiesto que, si bien el Puerto San Vicente tiene capacidad para atender naves *New Panamax*, en la práctica, la atención de las naves y la mayor parte de la carga transferida, se concentra en buques *Panamax*⁷⁹, de menor dimensión.
61. En cuanto al arribo de naves distintas de aquellas que son portacontenedores, esto es, naves multipropósito, de carga fraccionada, granel sólido y granel líquido, la Figura N° 3 siguiente muestra la relevancia de éstas para cada terminal portuario, en términos de tamaño de eslora:

⁷⁸ Puerto Coronel comenzó a entrar fuertemente en la transferencia de carga de contenedores a partir del 2012, gracias al nuevo terminal especializado para este tipo de carga, inaugurado el 2009. A ello, se debe sumar las inversiones en equipamiento, particularmente grúas, lo que le permite a este puerto operar de forma más eficiente. Ver: <<https://www.aqua.cl/2009/04/20/puerto-de-coronel-inauguro-nuevo-terminal-de-contenedores/#>>; <<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-coronel-amplia-capacidad-con-incorporacion-de-nuevas-gruas>>; y <<https://portalportuario.cl/puerto-coronel-hace-positivo-balance-de-operacion-de-gruas-gantry-de-zpmc/>> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁷⁹ Correspondientes a naves entre 250 y 290 metros de eslora, 12,5 metros de calado, y 32 metros de manga. Fuente: Op. cit. Nota N° 70 ⁽¹⁾.

Figura N° 3: Frecuencia de arribo según eslora de naves que no son portacontenedores. Periodo 2018-2020



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

62. En términos generales, se puede señalar que las naves para otros tipos de carga son de menor dimensión (menos de 300 metros de eslora) que las naves portacontenedores revisadas anteriormente.
63. A su vez, la Figura N° 3 destaca la presencia de los puertos Cabo Froward, Penco y TTP en contraposición con el caso anterior. También se aprecian algunas diferencias entre los puertos en virtud del tamaño de las naves que atienden. Así, para el caso de naves que no son portacontenedores, Cabo Froward concentra sus servicios en naves de mayor dimensión en comparación con los demás puertos, mientras que TTP atiende mayoritariamente a naves más pequeñas.

64. Lo anterior también se revisa en la Tabla N° 4.1 siguiente, donde se presenta la importancia relativa de las naves según su dimensión. En esta línea, para efectos ilustrativos, se consideraron tres grupos de naves entre los 18 y 112 metros de eslora, entre los 112 y 206 metros, y entre los 206 y 300 metros:

Tabla N° 4.1: Importancia relativa de naves distintas de portacontenedores según su frecuencia. Periodo 2018-2020

Naves según metros de eslora	Puerto Lirquén		Cabo Froward		Puerto Coronel		TTP		SVTI		Penco	
	Nº naves	%	Nº naves	%	Nº naves	%	Nº naves	%	Nº naves	%	Nº naves	%
[18, 112]	3	1%	0	0%	0	0%	43	31%	2	1%	0	0%
[112, 206]	384	89%	136	67%	126	64%	94	68%	117	86%	91	100%
[206, 300]	43	10%	67	33%	70	36%	1	1%	17	13%	0	0%
Total	430		203		196		138		136		91	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

65. Pues bien, de la Tabla 4.1, se extrae que, de las naves que no son portacontenedores, todos los terminales atienden principalmente aquellas de tamaño mediano, entre los 112 y 206 metros de eslora. Esto, con mayor énfasis en los casos de Puerto Lirquén, SVTI y Penco, mientras que Cabo Froward y Puerto Coronel atienden igualmente un porcentaje no menor (entre 30% y 40%) de naves de mayores dimensiones, en tanto que, TTP, por el contrario, atiende aproximadamente la misma proporción pero de naves menores.
66. Asimismo, en el caso de este tipo de naves se observa, en la Tabla N° 4.2 siguiente, que la mayor parte de la carga se transfiere principalmente en buques de tamaño mediano, siendo Puerto Coronel la excepción, donde las naves de mayor dimensión cobran más relevancia en términos de las toneladas transferidas:

Tabla N° 4.2: Importancia relativa de naves distintas de portacontenedores según toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Naves según metros de eslora	Cabo Froward		Puerto Lirquén		Puerto Coronel		SVTI		Penco		TTP	
	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.
[18, 112]	0	0%	0	0%	0	0%	11.017	0,39%	0	0%	6.616	0,6%
[112, 206]	5.717.088	62%	5.433.911	79%	2.244.073	33%	1.922.228	67,46%	1.103.917	100%	1.018.940	99,3%
[206, 300]	3.514.651	38%	1.422.891	21%	4.569.127	67%	916.257	32,15%	0	0%	615	0,1%
Total	9.231.739		6.856.802		6.813.200		2.849.502		1.103.917		1.026.171	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

67. Finalmente, de las Tablas N° 3.2 y 4.2 revisadas anteriormente, se aprecia cuantitativamente la especialización de SVTI en la transferencia de carga en contenedor, al representar un poco menos del 80% del total de toneladas transferidas. Lo anterior, tal como se advierte en la Tabla N° 5 presentada a continuación:

Tabla N° 5: Distribución por tipo de carga. Periodo 2018-2020

Tipo de Carga	Puerto Coronel		Puerto Lirquén		SVTI		Cabo Froward		Muelles de Penco		TTP	
	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%
Contenedor	15.217.423	68,5%	8.902.270	57%	10.085.967	78%	0	0%	0	0%	5.186	1%
Granel sólido	4.938.753	22,2%	1.011.379	6%	1.995.741	15%	9.231.739	100%	1.103.917	100%	732.765	71%
Fraccionada	1.980.008	8,9%	5.838.081	37%	850.013	7%	0	0%	0	0%	288.220	28%
Granel líquido	95.000	0,4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	22.231.184		15.751.731		12.931.721		9.231.739		1.103.917		1.026.171	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

68. Como se revisa en la Tabla N° 5, Puerto Coronel es el puerto que ha transferido el mayor número (sobre los 20 millones) de toneladas en el periodo 2018 a 2020. El principal tipo de carga que moviliza es la carga en contenedor (aproximadamente 70%), seguido de granel sólido (22%), en

tanto que la carga fraccionada representa menos de un 10%. Luego, sigue Puerto Lirquén, con 15 millones de toneladas, de las cuales un porcentaje importante (cerca del 60%) corresponde a carga en contenedor, en segundo lugar se encuentra la carga fraccionada (poco menos del 40%), en tanto que el granel sólido es más bien marginal para la empresa (poco más de un 5%).

69. En tercer lugar se ubica SVTI, con aproximadamente 13 millones de toneladas transferidas entre los años 2018 y 2020, que corresponden en su gran mayoría a carga en contenedor (cerca del 80%), seguido de lejos por el granel sólido (15%), en tanto que menos del 10% corresponde a carga fraccionada⁸⁰.
70. En cuarto y quinto lugar se encuentran los terminales especializados en granel sólido: Cabo Froward y Penco, existiendo una amplia diferencia entre ellos, en términos del volumen total movilizado en sus respectivos frentes de atraque durante los años 2018 a 2020. Así, mientras el primero alcanza los 9 millones de toneladas, el segundo transfirió aproximadamente un millón de toneladas en el periodo revisado.
71. Finalmente, se encuentra TTP, terminal multipropósito, con aproximadamente un millón de toneladas, concentradas principalmente en carga a granel sólido (aproximadamente un 70%), seguida de carga fraccionada (poco menos del 30%). Como se observa, la carga en contenedor transferida en este puerto es más bien marginal (menos del 5%).
72. En resumen, se puede señalar que: (i) en la Región del Bío-Bío, se encuentran seis puertos de uso público, de los cuales, dos son públicos concesionados y cuatro son privados; (ii) Cabo Froward y Penco son puertos especializados en carga a granel sólido; (iii) sólo tres puertos atienden naves portacontenedores, correspondientes a Puerto Lirquén, SVTI y Puerto Coronel; (iv) si bien SVTI se especializa en contenedores, en la práctica, para su transferencia atiende con mayor regularidad buques bastante menores (tipo *Panamax*) en comparación con su Nave de diseño (tipo *New Panamax*); (v) en esa línea, SVTI se diferencia con Puerto Coronel y Puerto Lirquén, pues ellos prestan servicios principalmente a naves portacontenedores tipo

⁸⁰ Anexo confidencial [3].

Post Panamax y New Panamax; y (vi) en el caso de naves que no son portacontenedores, la mayoría de los puertos atiende principalmente aquellas que son de tamaño mediano con esloras desde los 112 hasta los 206 metros de eslora.

A.2. Características de la carga transferida

73. En los puertos de esta zona se observa una transferencia importante de carga en contenedor, que representa entre un 50% y un 60% del total de toneladas movilizadas en la Región del Bío-Bío, como se puede ver a continuación en la Tabla N° 6⁸¹:

Tabla N° 6: Importancia relativa por tipo de carga según total de toneladas transferidas en la Región del Bío-Bío. Periodo 2018-2020

Tipo de Carga	2018		2019		2020	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
Contenedorizada	[10.000.000-12.000.000]	[50%-60%]	[10.000.000-12.000.000]	[50%-60%]	[10.000.000-12.000.000]	[50%-60%]
Granel sólido	[6.000.000-8.000.000]	[30%-40%]	[6.000.000-8.000.000]	[20%-30%]	[4.000.000-6.000.000]	[20%-30%]
Fraccionada	[2.000.000-4.000.000]	[10%-20%]	[2.000.000-4.000.000]	[10%-20%]	[2.000.000-4.000.000]	[10%-20%]
Granel líquido⁽¹⁾	[0-50.000]	[0%-5%]	[0-50.000]	[0%-5%]	[0-50.000]	[0%-5%]
Total	22.301.460		20.586.966		19.388.035	

⁽¹⁾ Informado por Puerto Coronel como "Alimentos Salmón".

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

74. De la tabla anterior se observa que el total de carga transferido en la región ha disminuido poco menos del 15% entre los años 2018 a 2020, pasando de los 22,3 millones en 2018 a los 19,3 millones en 2020. Este comportamiento se presenta en todos los tipos de carga, siendo menor el decrecimiento para el caso de la carga en contenedor. Es por ello que no se observa un cambio abrupto en la relevancia de los distintos tipos de carga, sólo un mesurado incremento de la importancia relativa de la carga en contenedor compensado por la menor importancia relativa de la carga en granel sólido.

⁸¹ Anexo confidencial [4].

75. En relación a los sectores económicos a los que pertenece la carga movilizada, ellos corresponden principalmente al sector forestal (celulosa, madera y astillas o *chips*), pesca, agropecuario, energía (carbón) y construcción (acero y cemento)⁸².
76. En el caso de los contenedores, destaca, en términos de las toneladas movilizadas en los puertos, la exportación de celulosa y madera (aproximadamente un [45%-55%])⁸³ y de transferencia de productos agropecuarios (aproximadamente un [15%-25%])⁸⁴.
77. Para el caso de la carga tipo granel sólido también se destaca el sector forestal con la exportación de *chips* (aproximadamente un [30%-40%])⁸⁵, además de la transferencia de minerales como el carbón y el Clinker (aproximadamente un [25%-35%])⁸⁶. Por último, para la carga fraccionada, el principal producto es la exportación de celulosa (aproximadamente un [60-70%], con [1-4] y [1-4] millones de toneladas en 2018 y 2020, respectivamente)⁸⁷, seguido de madera (entre un 15% y un 25%) y acero (entre un 5% y un 15%).
78. Como se indica en el párrafo anterior, la celulosa, en particular, puede ser transportada en contenedores (aproximadamente [30%-40%] en 2018, [30%-40%] en 2020) o como carga fraccionada (aproximadamente [60%-70%] en

⁸² Respuesta de 7, 14 y 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021; respuesta de 6 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021; respuestas de 21 de julio de 2021 a Oficios Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio de 2021.

⁸³ **Anexo confidencial [5]**. Respuesta de 7, 14 y 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021; respuesta de 6 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021; respuestas de 21 de julio de 2021 a Oficios Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio de 2021.

⁸⁴ **Anexo confidencial [6]**. Respuesta de 7, 14 y 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021; respuesta de 6 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021; respuestas de 21 de julio de 2021 a Oficios Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio de 2021.

⁸⁵ **Anexo confidencial [7]**. Respuesta de 7, 14 y 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021; respuesta de 6 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021; respuestas de 21 de julio de 2021 a Oficios Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio de 2021.

⁸⁶ **Anexo confidencial [8]**. Respuesta de 7, 14 y 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021; respuesta de 6 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021; respuestas de 21 de julio de 2021 a Oficios Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio de 2021.

⁸⁷ **Anexo confidencial [9]**. Respuesta de 7, 14 y 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021; respuesta de 6 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021; respuestas de 21 de julio de 2021 a Oficios Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio de 2021.

2018 y [60%-70% % en 2020)⁸⁸. Respecto de esta última modalidad cabe destacar que existen navieras con buques más especializados en el transporte de productos forestales⁸⁹, para cuya carga y descarga se requiere de cierto conocimiento específico, atendida su especialización. De acuerdo a los antecedentes allegados a este Servicio, la concentración de las navieras también se ha advertido en este grupo, pasando en los últimos años de seis navieras a sólo tres⁹⁰.

79. En particular en la Región del Bío-Bío, se pueden encontrar terminales que sólo han transferido celulosa en contenedor (SVTI), sólo como carga fraccionada (Puerto Coronel), y bajo las dos modalidades (Puerto Lirquén). Al respecto, cabe señalar que SVTI señaló no ser especialista en carga fraccionada⁹¹.
80. En cuanto a los tipos de operación que existen en la Región del Bío-Bío, se encuentran principalmente la exportación, la importación y el cabotaje. A continuación, la Tabla N° 7 presenta las magnitudes de carga transferida por tipo de operación en los puertos de esta región⁹²:

⁸⁸ **Anexo confidencial [10].**

⁸⁹ Por ejemplo, G2 Ocean (*joint venture* de Gearbulk y Grieg Star) y Saga Welco. En nota de 24 de julio de 2019. Disponible en: <https://www.joc.com/breakbulk/forest-products-carriers-dominate-global-breakbulk-fleet_20190724.html> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

⁹⁰ Declaración confidencial de fecha 10 de junio de 2021. En ésta se señala que las navieras especializadas en el transporte de celulosa en carga fraccionada son: COSCO, G2 Ocean y Sago Welco.

⁹¹ **Anexo confidencial [11].**

⁹² **Anexo confidencial [12].**

**Tabla N° 7: Toneladas movilizadas por actividad en la región.
Periodo 2018-2020**

Actividad	2018		2019		2020	
	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%
Exportación	[14.000.000-16.000.000]	[60%-70%]	[14.000.000-16.000.000]	[60%-70%]	[12.000.000-14.000.000]	[60%-70%]
Importación	[6.000.000-8.000.000]	[20%-30%]	[6.000.000-8.000.000]	[20%-30%]	[4.000.000-6.000.000]	[30%-40%]
Cabotaje	[500-1.000.000]	[0%-5%]	[500-1.000.000]	[0%-5%]	[500-1.000.000]	[0%-5%]
Reestibas	[500-1.000.000]	[0%-5%]	[500-1.000.000]	[0%-5%]	[500-1.000.000]	[0%-5%]
Tránsito	[500-1.000.000]	[0%-5%]	[500-1.000.000]	[0%-5%]	[0-500]	[0%-5%]
Total	22.301.461		20.586.966		19.388.035	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

81. Se observa de la tabla anterior que la principal actividad de la Región del Bío-Bío es la exportación ([60%-70%])⁹³. En cuanto a los destinos, de las diligencias realizadas por esta Fiscalía, Asia sería el destino más importante⁹⁴.
82. Finalmente, esta tabla muestra que, pese a la importante disminución de carga movilizada en la región -de un poco menos de un 15%- , la relevancia de las distintas actividades no ha cambiado en mayor magnitud.
83. En síntesis: (i) el tonelaje total movilizado en la región presenta un decrecimiento de poco menos de un 15%; (ii) el principal tipo de carga movilizado en la región corresponde a los contenedores (aprox. [50%-60%])⁹⁵, seguidos de la carga a granel (aprox. [30%-40%])⁹⁶ y la carga fraccionada (aprox. [10%-20%])⁹⁷, distribución que se ha mantenido de manera relativamente estable con un aumento de la relevancia de la carga en contenedor, que se compensa con una disminución de la importancia relativa del granel sólido; y (iii) la actividad primordial en la región es la

⁹³ Anexo confidencial [13].

⁹⁴ Declaraciones confidenciales de fechas 31 de mayo y 30 de junio a las 09:00 y a las 15:00 horas, todas de 2021.

⁹⁵ Anexo confidencial [14].

⁹⁶ Anexo confidencial [15].

⁹⁷ Anexo confidencial [16].

exportación ([60%-70%])⁹⁸, seguida de la importación (aprox. [30%-40%])⁹⁹, distribución se ha mantenido en los tres años revisados.

B. Mercado relevante

B.1. Definición mercado relevante

84. La definición del mercado relevante del producto en informes anteriores emitidos por este H. Tribunal ha sido, por un lado, consistente en delimitarlo a los servicios portuarios básicos en puertos estales y privados de uso público y, por otro lado, ha centrado su atención en dos dimensiones de la capacidad de atención de la infraestructura portuaria a licitar: (i) la nave de diseño; y (ii) el tipo de carga¹⁰⁰.
85. De acuerdo a lo señalado en la sección A.1 anterior, si bien SVTI se especializa en contenedores, en la práctica, para su transferencia atiende con mayor regularidad buques portacontenedores bastante menores (tipo *Panamax*) en comparación con su Nave de diseño (tipo *New Panamax*).
86. Del mismo modo, si bien TTP tiene una menor nave de diseño que SVTI, atendida la distribución de las naves que no son portacontenedores¹⁰¹, el terminal tiene la capacidad para ejercer una presión competitiva efectiva en los segmentos de granel sólido, carga fraccionada y en la atención de naves multipropósito. Por lo tanto, como se verá, para la definición del mercado relevante se distinguirá entre los diversos tipos de carga.
87. Lo anterior es sin perjuicio que, como se revisó, algunos productos se pueden transferir tanto en contenedor como carga fraccionada, en atención a los productos que por su peso y/o tamaño no pueden ser transportados en contenedor o para los cuales el contener no representa una alternativa costo eficiente atractiva, como es la carga de proyecto, el acero, carga

⁹⁸ Anexo confidencial [17].

⁹⁹ Anexo confidencial [18].

¹⁰⁰ Ver: TDLC, Informe N° 18/2020, párrafos 11-29, pp. 26-32; Informe N° 11/2014, secciones 6.1 y 6.2, pp. 23-26; e Informe N° 9/2013, secciones 6.1 y 6.3, pp. 28-31 y 33.

¹⁰¹ Ver *supra* Tablas N° 4.1 y 4.2.

sobredimensionada, autos, entre otros, se consideró necesario separar el mercado relevante por tipo de carga¹⁰².

88. En consecuencia, en opinión de esta Fiscalía, y desde la perspectiva de los puertos que pueden ejercer una competencia efectiva a SVTI, el mercado relevante para el presente caso es el de la provisión de servicios portuarios básicos en puertos de uso público de la Región del Bío-Bío que tengan la capacidad de atender naves tipo *Panamax* en el segmento de contenedores; y naves de al menos 205 metros de eslora en los segmentos de carga granel sólido y fraccionada.
89. Finalmente, en cuanto al ámbito geográfico, se considerará la Región del Bío-Bío, sin perjuicio de que algunas empresas forestales igualmente exportan productos elaborados en plantas de regiones cercanas y que, producto de la pandemia, algunos productos que normalmente salían por esta región, dadas las restricciones logísticas actuales, ahora están saliendo por la Región de Valparaíso¹⁰³.

B.2. Caracterización de la oferta de la región del Bío-Bío

90. Como se indicó anteriormente¹⁰⁴, los terminales portuarios tienen cierta especialización por tipo de carga, destacándose a SVTI, Puerto Coronel y Puerto Lirquén como puertos multipropósitos, siendo los únicos terminales de la zona que atienden naves portacontenedores; seguidos por Cabo Froward y Penco, quienes especializan en granel sólido. Finalmente, si bien TTP, es un terminal multipropósito, concentra su transferencia de carga principalmente en granel sólido y carga fraccionada.

¹⁰² Al respecto, ver: Portales web Port Economics, Management and Policy y Shipit. Disponibles en: <<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part8/break-bulk/>> y <<https://www.shipit.com/post/what-is-break-bulk-project-cargo-shipping>> [última consulta: 2 de Agosto de 2021]

¹⁰³ Declaraciones confidenciales de fechas 10 y 30 de junio de 2021 a las 15:00 horas.

¹⁰⁴ Ver *supra* Tabla N° 5.

91. Adicionalmente, de acuerdo a los antecedentes recabados, esta zona es considerada por algunos clientes como una de las más competitivas en cuanto a oferta portuaria se refiere¹⁰⁵.
92. A continuación, se presentan las participaciones de mercado en los distintos segmentos definidos precedentemente.
93. La Tabla N° 8.1 siguiente da cuenta de los porcentajes correspondientes a cada uno de los actores en el total de carga en contenedor, para el periodo entre el 2018 y el 2020¹⁰⁶:

Tabla N° 8.1: Participaciones de mercado en carga contenedorizada, por total de toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Terminal Portuario	2018		2019		2020	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
Puerto Coronel	[4.000.000-5.000.000]	[30%-40%]	[5.000.000-6.000.000]	[40%-50%]	[5.000.000-6.000.000]	[40%-50%]
SVTI	[4.000.000-5.000.000]	[30%-40%]	[3.000.000-4.000.000]	[20%-30%]	[2.000.000-3.000.000]	[20%-30%]
Puerto Lirquén	[2.000.000-3.000.000]	[20%-30%]	[2.000.000-3.000.000]	[20%-30%]	[3.000.000-4.000.000]	[20%-30%]
TTP⁽¹⁾	[0-100.000]	[0%-5%]	[0-100.000]	[0%-5%]	[0-100.000]	[0%-5%]
Total	[10.000.000-12.000.000]		[10.000.000-12.000.000]		[10.000.000-12.000.000]	

⁽¹⁾ La participación de TTP es marginal y proviene de la atención de naves multipropósito.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

94. Pues bien, en cuanto a la evolución de la carga en contenedor, como ha sido revisado anteriormente¹⁰⁷ se observa una leve disminución del total de toneladas transferido entre los años 2018 y 2020, de aproximadamente un 5%. Por otra parte, el incremento de la participación de Puerto Coronel implicó un aumento de la concentración en el mercado. Utilizando el índice

¹⁰⁵ Por ejemplo, respuesta de 6 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 19 de 26 de abril de 2021.

¹⁰⁶ **Anexo confidencial [19].**

¹⁰⁷ Ver supra párrafo 0.

de Herfindahl-Hirschmann (“IHH”), se observa que se pasó de un IHH igual a 3.472 en 2018 a uno de 3.704 en el año 2020.

95. La mayor participación de Puerto Coronel se podría deber, en cierta medida, al inicio de operaciones durante el primer semestre de 2019, de dos nuevas grúas *Ship to Shore* (“STS”) con lo que se aumentaría la eficiencia del muelle, al elevar el número de movimientos de contenedores por hora¹⁰⁸
96. Adicionalmente, se aprecia que SVTI ha disminuido su participación de aproximadamente un [30%-40%] en 2018 a un [20%-30%] en 2020¹⁰⁹, al mismo tiempo que la participación de mercado de Puerto Coronel creció en mayor medida que la de Puerto Lirquén. Cabe precisar que la caída observada en la región se explicaría casi en su totalidad por el menor volumen de carga transferido en SVTI pues, tanto Puerto Coronel como Puerto Lirquén incrementaron -levemente- las toneladas transferidas en el mismo periodo.
97. Mismos resultados se obtienen a partir de la Tabla N° 8.2 siguiente, en la que se revisa el total de TEUs, esto es, el equivalente en contenedores de 20 pies, que movilizaron los distintos terminales en el mismo periodo¹¹⁰:

¹⁰⁸ Al respecto, notas de prensa de Puerto Coronel, y del portal web Mundo Marítimo y Radio Bío-Bío, de 25 de febrero de 2019. Material disponible en los sitios: <<https://www.puertocoronel.cl/noticias/interior/nota/puerto-coronel-anuncia-adquisicin-de-dos-nuevas-gras-portacontenedores>>, <<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-coronel-dos-nuevas-gruas-gantry-fabricadas-por-zpmc-arribaron-al-terminal>> y <<https://www.biobiochile.cl/noticias/economia/negocios-y-empresas/2019/02/25/crece-el-puerto-coronel-llegan-dos-nuevas-gruas-portacontenedores-que-comenzaran-a-operar-en-abril.shtml>>, respectivamente. [última consulta: 29 de julio de 2021]

¹⁰⁹ **Anexo confidencial [20].**

¹¹⁰ **Anexo confidencial [21].**

Tabla N° 8.2: Participaciones de mercado en carga contenedorizada, por total de TEUs transferidas. Periodo 2018-2020

Terminal Portuario	2018		2019		2020	
	N° TEUs	%	N° TEUs	%	N° TEUs	%
Puerto Coronel	[500.000-600.000]	[40%-50%]	[500.000-600.000]	[40%-50%]	[600.000-700.000]	[40%-50%]
SVTI	[400.000-500.000]	[30%-40%]	[300.000-400.000]	[20%-30%]	[200.000-300.000]	[20%-30%]
Puerto Lirquén	[300.000-400.000]	[20%-30%]	[300.000-400.000]	[20%-30%]	[300.000-400.000]	[20%-30%]
TTP	[0-50.000]	[0%-5%]	[0-50.000]	[0%-5%]	[0-50.000]	[0%-5%]
Total	1.304.039		1.276.016		1.245.431	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

98. La reducción de la carga en contenedor por parte de SVTI, descrita anteriormente, se explica fundamentalmente por los cambios implementados por Maersk, la empresa naviera más relevante en términos de toneladas y TEUs en Puerto San Vicente¹¹¹. Específicamente, a partir del 2020, se reemplaza la conexión directa a Asia y USA con un servicio de transbordo en Panamá¹¹², lo que se habría debido a falta de acuerdo entre esta naviera y Arauco a fines del 2018, para renovar el contrato que vencía en diciembre de 2019, respecto del cual SVTI era el puerto por el cual se transfería la carga¹¹³. En consecuencia, uno de los principales clientes de SVTI que debía seguir exportando celulosa directamente a Asia, optó por los otros puertos de la región.
99. De acuerdo a los antecedentes recabados por esta Fiscalía, el desvío de los contenedores que antes Arauco exportaba por SVTI no sólo se realizó a puertos de la misma región, sino que también por la Región de Valparaíso¹¹⁴.

¹¹¹ Lo que se revisará *infra* en la sección I.A.

¹¹² Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.

¹¹³ Declaración confidencial de fecha 10 de junio de 2021.

¹¹⁴ Declaración confidencial de fecha 10 de junio de 2021.

100. Ello, sin embargo, parece explicarse principalmente por menor rotación de contenedores producto de la pandemia hacia la Región del Bío-Bío¹¹⁵. Lo que se habría acentuado durante el presente año¹¹⁶. En cuanto a la evolución de este tipo de carga, diversos actores se refirieron a la dificultad de realizar proyecciones a raíz de la alta incertidumbre originada por la pandemia¹¹⁷.
101. Respecto de la carga fraccionada, en tanto, las participaciones de mercado se resumen en la Tabla N° 9 a continuación¹¹⁸:

Tabla N° 9: Participaciones de mercado en carga fraccionada, por total de toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Terminal Portuario	2018		2019		2020	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
Puerto Lirquén	[2.000.000-2.500.000]	[60%-70%]	[2.000.000-2.500.000]	[60%-70%]	[1.500.000-2.000.000]	[60%-70%]
Puerto Coronel	[750.000-1.000.000]	[20%-30%]	[500.000-750.000]	[10%-20%]	[500.000-750.000]	[20%-30%]
SVTI	[250.000-500.000]	[5%-10%]	[250.000-500.000]	[5%-10%]	[250.000-500.000]	[10%-20%]
TTP	[0-250.000]	[0%-5%]	[0-250.000]	[0%-5%]	[0-250.000]	[0%-5%]
Total	3.313.895		3.010.709		2.631.717	

Fuente: Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

102. Según se puede advertir, y conforme con lo indicado anteriormente¹¹⁹, el total de carga fraccionada movilizado en la región ha disminuido en aproximadamente un 20% entre los años 2018 y 2020. Al respecto, es preciso observar que esta caída se explica en gran medida atendido el menor volumen de carga transferida por Puerto Lirquén (aproximadamente un [15%-

¹¹⁵ Como fue revisado *supra* párrafo 39.

¹¹⁶ Así por ejemplo, en declaración, SVTI indicó que cuando se realizó el estudio para el Informe Butelmann presentado en la Consulta, de fecha 20 de noviembre de 2020, el desvío hacia la Región de Valparaíso por parte de Arauco era de [0-150] a [150-300] contenedores, mientras que a la fecha de la declaración, era de aproximadamente [2.500-4.000]. En: Declaración confidencial de fecha 31 de mayo de 2021. **Anexo confidencial [22]**.

¹¹⁷ **Anexo confidencial [23]**.

¹¹⁸ **Anexo confidencial [24]**.

¹¹⁹ Ver *supra* párrafo 0.

25%])¹²⁰, el principal actor en este segmento, así como también, en virtud del decrecimiento de las toneladas movilizadas por Puerto Coronel en esta categoría (aproximadamente un [30%-40%]¹²¹).

103. Atendida la relevancia de Puerto Lirquén y la menor participación de SVTI y TTP, este tipo de carga resulta ser la que presenta mayores niveles de concentración con valores IHH de 4.665, 5.215 y 4.696, para los años 2018, 2019 y 2020, respectivamente.
104. Adicionalmente, corresponde indicar que los dos puertos señalados transfieren principalmente celulosa para este tipo de carga, observándose sólo en el caso de Puerto Lirquén que la caída de este producto es recuperada a través de la transferencia por contenedor¹²². Lo que no aplica a Puerto Coronel, pues no moviliza celulosa por contenedor¹²³.
105. Se observa también que SVTI, para este tipo de carga, es un actor relativamente pequeño, con menos de un 15% de participación. Porcentaje que, no obstante, ha ido aumentando en el periodo observado (aproximadamente un [0%-10%]¹²⁴, lo que se explica principalmente por un aumento en la transferencia de acero¹²⁵.
106. En este sentido, cabe señalar que las oportunidades de crecimiento de SVTI en la movilización de este tipo de carga se encontrarían relativamente limitadas pues el puerto no cuenta con la especialización para la transferencia de celulosa, que es el producto con mayor presencia en esta categoría¹²⁶.

¹²⁰ **Anexo confidencial [25].**

¹²¹ **Anexo confidencial [26].**

¹²² Respuesta de 21 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1071 de 14 de julio de 2021.

¹²³ Respuesta de 14 de mayo de 2021 a Oficio Circular. N° 20 de 26 de abril de 2021. Esto fue revisado *supra* en párrafo 79.

¹²⁴ **Anexo confidencial [27].**

¹²⁵ Respuesta de 6 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

¹²⁶ Esto, de acuerdo a lo revisado *supra* en párrafo 78, sobre la especialización de buques de carga fraccionada para la transferencia de celulosa y Notas al pie N° 89 y 90. **Anexo confidencial [28].**

107. Finalmente, TTP presenta una participación estable, aunque pequeña, de menos del [0%-10%]¹²⁷.
108. En cuanto a la carga en granel sólido, las participaciones de mercado se resumen en la Tabla N° 10 siguiente¹²⁸:

Tabla N° 10: Participaciones de mercado en carga a granel sólido, por total de toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Terminal Portuario	2018		2019		2020	
	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%
Cabo Froward	[3.000.000-3.500.000]	[40%-50%]	[3.000.000-3.500.000]	[50%-60%]	[2.500.000-3.000.000]	[40%-50%]
Puerto Coronel	[1.500.000-2.000.000]	[20%-30%]	[1.000.000-1.500.000]	[20%-30%]	[1.500.000-2.000.000]	[20%-30%]
SVTI	[1.000.000-1.500.000]	[10%-20%]	[250.000-500.000]	[5%-10%]	[250.000-500.000]	[5%-10%]
Penco	[250.000-500.000]	[0%-5%]	[250.000-500.000]	[5%-10%]	[250.000-500.000]	[5%-10%]
Puerto Lirquén	[250.000-500.000]	[0%-5%]	[250.000-500.000]	[5%-10%]	[250.000-500.000]	[0%-5%]
TTP	[0-250.000]	[0%-5%]	[0-250.000]	[0%-5%]	[250.000-500.000]	[0%-5%]
Total	7.351.835		6.122.561		5.539.898	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

109. Lo primero a señalar es que, en este segmento de granel sólido, compiten también Cabo Froward y Penco, siendo el primero el principal actor del mercado con aproximadamente un [40%-50%]¹²⁹ del total movilizadado en la región durante todo el periodo, con la transferencia de astillas, carbón y Clinker¹³⁰.
110. En este orden de ideas, este tipo de carga es el que presenta los menores niveles de concentración, en comparación con los otros tipos de carga, con

¹²⁷ Anexo confidencial [29].

¹²⁸ Anexo confidencial [30].

¹²⁹ Anexo confidencial [31].

¹³⁰ Respuesta de 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20 de 26 de abril de 2021.

valores IHH de 3.145, 3.447 y 3.155 para los años 2018, 2019 y 2020, respectivamente.

111. Tal como fue revisado anteriormente¹³¹, y al igual que los segmentos de contenedores y carga fraccionada, el volumen de carga en este segmento ha disminuido (aproximadamente un [20%-30%])¹³². Esta caída se explicaría de manera importante por la reducción de las toneladas transferidas por el principal actor del segmento, Cabo Froward, entre los años 2019 a 2020 (de aproximadamente un [10%-20%])¹³³. Situación que se habría generado por el menor volumen de carga transferido a través de este puerto por dos clientes¹³⁴, correspondientes al primer y cuarto cliente de Cabo Froward, en términos de las toneladas movilizadas por ese puerto.
112. A esto se le suma el menor volumen de carga movilizado por Puerto Coronel durante el año 2019, en comparación con el año precedente (aproximadamente un [10%-20%])¹³⁵ y el constante decrecimiento de SVTI durante todo el periodo (aproximadamente un [50%-60%])¹³⁶. En particular, respecto de este puerto, es preciso señalar que la reducción de volumen observada fue causada por la menor transferencia de astillas y de clinker¹³⁷.
113. Contrario es el caso de Penco y TPP que registraron un crecimiento en este segmento (de aproximadamente un [40%-50%] y [30%-40%], respectivamente)¹³⁸, lo que no influye en el total regional al ser su participación más bien menor.
114. Así las cosas, las participaciones de los dos principales actores en la transferencia de granel sólido, Cabo Froward y Puerto Coronel se han mantenido relativamente estables (aproximadamente un [40%-50%] y [20%-

¹³¹ Ver supra párrafo 0.

¹³² **Anexo confidencial [32].**

¹³³ **Anexo confidencial [33].**

¹³⁴ **Anexo confidencial [34].**

¹³⁵ **Anexo confidencial [35].**

¹³⁶ **Anexo confidencial [36].**

¹³⁷ Respuesta de 6 de julio de 2021, a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

¹³⁸ **Anexo confidencial [37].**

30%, respectivamente)¹³⁹, en tanto que SVTI redujo su participación en 2020 a la mitad de lo que tenía en 2018.

115. En relación a la carga en granel líquido, conforme la información aportada por los puertos, Puerto Coronel sería el único actor con la transferencia de “Alimentos Salmones”¹⁴⁰, por lo que tendría el 100% de participación respecto de las toneladas movilizadas por puertos de uso público de la región, lo cual se puede ver a continuación en la Tabla N° 11¹⁴¹⁻¹⁴²:

Tabla N° 11: Participaciones de mercado en carga a granel líquido, por total de toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Terminal Portuario	2018	2019	2020
Puerto Coronel	[30.000-50.000]	[20.000-30.000]	[30.000-50.000]
Total	[30.000-50.000]	[20.000-30.000]	[30.000-50.000]

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

116. En la tabla anterior simplemente se observa que SVTI no participa en este segmento¹⁴³.
117. De este modo, del análisis realizado en esta sección, se puede destacar:
- (i) En todos los tipos de carga se transfirieron menos toneladas en el año 2020 en comparación con 2018. Lo anterior se explicaría principalmente por una disminución de la demanda en virtud del conflicto social y la pandemia COVID-19¹⁴⁴. A lo que se debe sumar para el año 2021, el

¹³⁹ **Anexo confidencial [38].**

¹⁴⁰ Respuesta de 14 de mayo al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

¹⁴¹ Capitanía de Puerto Lirquén informó la transferencia de granel líquido por parte de Puerto Lirquén en un volumen similar (101.091 toneladas) al total informado para Puerto Coronel. En: Respuesta Capitanía de Puerto Lirquén, de 10 de junio de 2021, a Oficio Ord. N° 734 de 19 de mayo de 2021. Sin embargo, Puerto Lirquén no reportó transferencia de granel líquido alguna.

¹⁴² **Anexo confidencial [39].**

¹⁴³ Respuesta de 6 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021. Ver también: Informe Butelmann, p. 4.

¹⁴⁴ Respuesta de 10 de mayo de 2021, a Oficio Ord. N° 20, de 26 de abril de 2021.

problema de la rotación de contenedores vacíos que ha generado el desvío de carga a la Región de Valparaíso.

- (ii) En todos los tipos de carga se encontró a un actor predominante, observándose una mayor competencia, en el sentido que se calculó un menor IHH, primero en el segmento de granel sólido (IHH = 3.155), segundo en contenedores (IHH = 3.704) y tercero en carga fraccionada (IHH = 4.696)¹⁴⁵.
- (iii) La relevancia de Puerto Coronel que, siendo multipropósito, se encuentra dentro de los primeros, en términos del total anual de toneladas y TEUs transferidos, en todos los tipos de carga, presentando además un aumento de su participación en contenedores y granel sólido. Esto último, aun cuando disminuyó la carga transferida en el puerto durante 2020.
- (iv) SVTI es un terminal especializado en carga en contenedor, que también transfiere granel sólido y, en menor medida, carga fraccionada.
- (v) SVTI ha disminuido tanto su participación como el total de toneladas transferidas en contenedores y granel sólido, en oposición a lo observado en carga fraccionada, donde se observa un crecimiento en ambas variables (participación y total de toneladas transferidas), sin perjuicio de ser un actor pequeño en ese mercado.
- (vi) La disminución de la carga de SVTI en contenedores durante el año 2020 se explicaría principalmente por el término por parte de Maersk, su principal cliente naviero, de las rutas con destino directo a Asia, de modo que el principal cliente exportador de SVTI en el año 2018, Arauco, optó por generar la salida de sus productos, especialmente la celulosa que movilizaba a través de SVTI, utilizando principalmente otros puertos de la zona.

¹⁴⁵ Estos índices de concentración más altos a los señalados en el Informe Butelmann (IHH = 2.591), se explica porque en el análisis de este Servicio se distinguió por tipo de carga, mientras que dicho informe presentó un índice de concentración general de la región, sin distinguir por carga. Sin perjuicio de ello, en base a los antecedentes recopilados por esta Fiscalía, los índices de concentración general de la Región son similares a los señalados en el Informe Butelmann. Así, con los datos recopilados por este Servicio, tenemos para el 2018 un IHH = 2.522; para el 2019 un IHH = 2.543; y para el 2020 un IHH = 2.717, obteniendo en total un IHH = 2.571. Ver: Informe Butelmann, p. 28.

118. En consecuencia, del análisis realizado, no se desprende la existencia de una posición de dominio por parte de SVTI, y se verifica cierto grado de competitividad entre los puertos de la Región del Bío-Bío.

B.3. Caracterización de la demanda de la región del Bío-Bío

119. En la presente sección se revisarán las participaciones de mercado de empresas navieras, agentes de naves y clientes de los puertos de uso público de la Región del Bío-Bío.
120. En relación a las fuentes utilizadas para la confección de las tablas que se revisarán, cabe señalar que, consultada EPTSV sobre bases de datos para la verificación del límite a la integración vertical, si bien la empresa portuaria aportó varios antecedentes, las únicas bases con información respecto de los usuarios del puerto, como la compañía de transporte y los agentes de naves, eran las aportadas por la propia concesionaria, SVTI, en las comunicaciones de cumplimiento a la restricción de integración vertical¹⁴⁶. Lo anterior es sin perjuicio de lo señalado por EPTSV respecto de los análisis que se habrían realizado para la verificación de dicho cumplimiento¹⁴⁷.

B.3.1. Empresas navieras

121. Dentro de los principales usuarios de los servicios portuarios para la atención de carga en la región se pueden identificar a las empresas navieras, sus agentes de naves, y clientes importadores y exportadores.
122. Respecto a la demanda por transferencia de carga en la Región del Bío-Bío, en el segmento de navieras, se distinguen aquellas empresas navieras especializadas en el transporte de contenedores versus otros tipos de carga. Así por ejemplo, en el primer caso, se utilizan naves especializadas, denominadas portacontenedores¹⁴⁸, su oferta está asociada a la prestación de servicios regulares o de línea en distintos puertos, siendo la empresa naviera quien contrata y paga los servicios portuarios asociados a la transferencia de carga por medio de acuerdos de uno o dos años de vigencia.

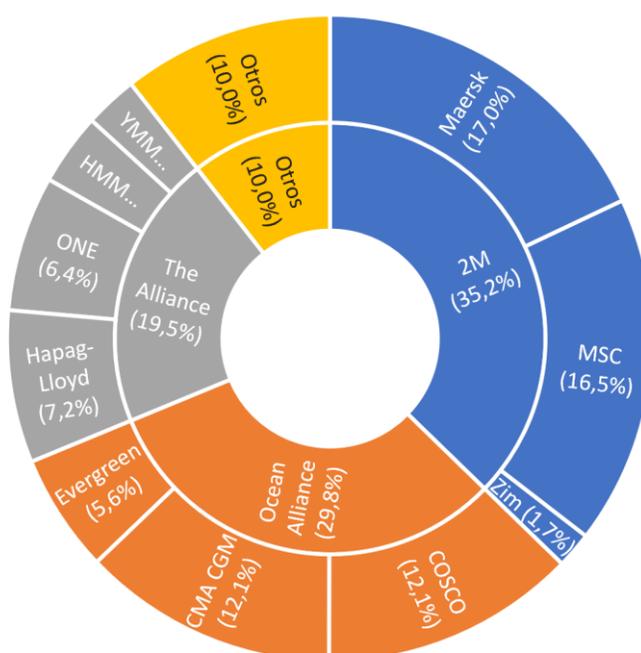
¹⁴⁶ Respuestas 24 de junio y 21 de julio, ambas de 2021, a Oficios Ord. N° 895 y 1068, de 16 de junio y 14 de junio, ambos de 2021, respectivamente.

¹⁴⁷ Declaración confidencial de fecha de 30 de junio de 2021 a las 09:00 horas.

¹⁴⁸ Ver *supra* Sección I.A.1, párrafos 55 y siguientes.

123. En cuanto a la prestación de servicios regulares, en algunos casos, ello se implementa por medio del acuerdo de conferencias o consorcios navieros entre distintas empresas navieras especializadas en el transporte de contenedores para movilizar la carga conjuntamente.
124. En la Figura N° 4 se presenta la participación en términos de capacidad (TEUs) de las principales empresas navieras y su congregación en los consorcios globales más importantes: 2M con Maersk y MSC, Ocean Alliance con CMA-CGM, COSCO y Evergreen, y The Alliance con Hapag-Lloyd, ONE, Hyundai Merchant Marine (“HMM”) y Yang Ming Marine (“YMM”)¹⁴⁹. Se agregó a la alianza 2M la participación de Zim Integrated Shipping Services (“Zim”) en virtud de su alianza transpacífico¹⁵⁰.

Figura N° 4: Participación de mercado e integrantes de consorcios a nivel mundial, agosto 2021



Fuente: Elaboración propia con datos de Alphaliner.

¹⁴⁹ En base a información pública disponible en Alphaliner, <<https://theloadstar.com/maersk-and-zim-boost-asia-us-east-coast-capacity-with-new-service/>> [última consulta: 10 de agosto de 2021].

Y, respecto de la conformación de las alianzas globales, en Federal Maritime Commission. 59th Annual Report. Fiscal Year 2020, pp. B20-B22. Disponible en: <<https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2021/03/59thAnnualReport.pdf>> [última consulta: 10 de agosto de 2021]

¹⁵⁰ De acuerdo a información pública disponible en: <<https://www.zim.com/es/news/press-releases/zim-maersk-line-and-msc-enter-a-strategic-operational-cooperation-on-the-asia-us-east-coast-trade>> y <<https://theloadstar.com/maersk-and-zim-boost-asia-us-east-coast-capacity-with-new-service/>> [última consulta: 10 de agosto de 2021].

125. Lo anterior es sin perjuicio de que en algunas rutas se puedan observar alianzas entre empresas navieras de distintos consorcios globales, como es el caso, por ejemplo, de algunas de las rutas que llegan a Latino América y, en particular, en la Región del Bío-Bío¹⁵¹.
126. De acuerdo a los antecedentes recabados por este Servicio¹⁵², la determinación de los servicios regulares se efectúa a través de un procedimiento complejo basado en decisiones colectivas entre los miembros del consorcio a nivel matriz¹⁵³. Para ello, se tienen a la vista, entre otros, las participaciones de mercado de cada actor y sus contratos vigentes para el transporte de carga marítimo con clientes importadores o exportadores. La complejidad asociada tanto a la toma de decisiones como al diseño de los servicios puede implicar cierta rigidez para efectuar modificaciones respecto de lo ya acordado, y a que se requiere el acuerdo de todos¹⁵⁴.
127. La conformación de los consorcios comprende, por ejemplo, decisiones respecto de puertos a recalar, frecuencia del servicio, número de buques por empresa naviera, las empresas que operarán las naves, la distribución de los *slots* (espacios para contenedores) por nave entre las empresas¹⁵⁵.
128. Sin perjuicio de ello, existirían casos en que, si un cliente cuenta con alto poder de negociación, podría tener cierta injerencia para que se efectúen modificaciones en la ruta o incluso propiciar el establecimiento de un nuevo servicio¹⁵⁶. De acuerdo a las diligencias realizadas por esta Fiscalía, el volumen necesario para esto último podría alcanzarse con la demanda adicional que se estima del proyecto “Modernización y Ampliación de la

¹⁵¹ Ver: CEPAL, “Conexiones de carga marítima entre Asia y el Pacífico y América Latina. Análisis de fletes de transporte sus determinantes y restricciones”, 2020, Cuadro 6, pp. 46-47 y Diagrama 2, p. 54, Cuadro 14, p. 56, Cuadro 15, p. 57.

Disponible en: <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46744/1/S2000949_es.pdf> [última consulta: 10 de agosto de 2021]

¹⁵² Declaración confidencial de fecha 30 de junio de 2021 a las 15:00 horas.

¹⁵³ Declaración confidencial de fecha 30 de junio de 2021 a las 15:00 horas.

¹⁵⁴ Declaración confidencial de fecha 30 de junio de 2021 a las 15:00 horas.

¹⁵⁵ Declaración confidencial de fecha 30 de junio de 2021 a las 15:00 horas.

¹⁵⁶ Declaraciones confidenciales de fechas 31 de mayo y 30 de junio a las 09:00 horas, ambas de 2021.

Planta Arauco” de la empresa Arauco (“Proyecto MAPA”), que equivaldrían a aproximadamente a 100.000 contenedores *full* (40 pies)¹⁵⁷.

129. Lo anterior, podría presentarse, por ejemplo, en la Región del Bío-Bío, según han señalado algunos participantes del mercado¹⁵⁸ ya que, como se verá más adelante¹⁵⁹, existe una alta concentración de clientes, especialmente en el sector forestal, siendo Arauco la empresa con mayor participación en ese sector. Esto, adquiere relevancia si se considera, además, el desarrollo del Proyecto MAPA, el cual aumentaría la producción de celulosa en aproximadamente 1.500.000 toneladas¹⁶⁰.
130. Por otro lado, la industria ha migrado progresivamente hacia la construcción de buques -cada vez- de mayor dimensión¹⁶¹. Lo que, tal como se señaló anteriormente¹⁶², ha contribuido a que, globalmente, la oferta de transporte marítimo de contenedores ha aumentado su concentración¹⁶³.
131. En el caso específico de la Región del Bío-Bío, la principal ruta es hacia Asia, en donde compiten las alianzas MSC, ONE y Hapag-Lloyd con la de Cosco CMA-CGM y Evergreen. Además, existen rutas hacia Estados Unidos, Europa y puertos de Latinoamérica, en los cuales también se pueden encontrar alianzas entre las navieras. Así, por ejemplo, Maersk tiene una alianza con Hapag-Lloyd para la ruta a Europa¹⁶⁴.
132. Al respecto, señala un participante del mercado: “*durante el primer semestre de 2018 se produjo una reestructuración de los servicios de línea con destino*

¹⁵⁷ Declaración confidencial de fecha 31 de mayo de 2021.

¹⁵⁸ Declaraciones confidenciales de fecha 31 de mayo, 30 de junio a las 09:00 y 15:00 horas, todas de 2021.

¹⁵⁹ Ver *infra* Tabla N° 15.

¹⁶⁰ Ver *infra* párrafo 179 y siguientes.

¹⁶¹ Por lo demás, la consolidación de este fenómeno ha generado un uso más intensivo de las áreas de respaldo de los respectivos frentes de atraque, como consecuencia de la llegada de naves de mayor tamaño, que movilizan un volumen mayor de carga. Ver: Op. cit. Nota N° 32, párrafos 93 y 94.

¹⁶² Ver *supra* párrafo 30.

¹⁶³ FNE, presentación de 19 de diciembre de 2018 en el procedimiento no contencioso caratulado “*Solicitud de Informe de Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) sobre Licitación del Terminal Mar del Puerto Exterior de San Antonio*”, Rol NC N°444-18, que rola a fojas 1086.

¹⁶⁴ Declaración confidencial de fecha 30 de junio a las 15:00 horas.

Asia, quedando por un lado las líneas MSC, ONE y Hapag Lloyd agrupadas en un VSA (Vessel Service Agreement) con dos servicios recalando semanalmente en la zona (en Coronel y Lirquén) y por otro lado las líneas Cosco, CMA CGM y Evergreen en otro acuerdo conjunto con un servicio semanal (recalando en Lirquén). Además, Maersk, en forma independiente, mantuvo su oferta desde el Bío Bío con servicio propio a Asia recalando en SVTI...Por último como es de público conocimiento, a fines del 2019, Maersk decide redefinir su network implicando cambios en su oferta de servicios en la costa oeste de Sudamérica, incluyendo San Vicente”¹⁶⁵.

133. En la misma línea, Maersk confirma su cambio en los servicios prestados. Así, antes del 2020, Maersk recalaba con tres servicios directos en el sur de Chile. Los más relevantes eran los servicios directos a Asia y a la Costa Este de Norteamérica, además del servicio a Brasil que recalaba quincenalmente en San Vicente. A partir del 2020, se reemplaza la conexión directa a Asia y Estados Unidos con un servicio de transbordo en Panamá¹⁶⁶⁻¹⁶⁷.
134. Lo anterior, también es afirmado por Arauco, quien señaló que debido a la falta de acuerdo en las negociaciones con Maersk, se discontinuó el servicio de recalada que mantenía en el Puerto de San Vicente con destino a Asia con dicha naviera, por lo que decidió redireccionar carga a otros puertos de la Región del Bío-Bío (aproximadamente 40.000 contenedores anuales de productos de madera y celulosa con dicho destino), lo que corresponde aproximadamente a 1.000.000 de toneladas¹⁶⁸. Esto también significó que STVI perdiera salida directa hacia Asia, situación que se mantiene a la fecha¹⁶⁹.
135. El hecho de que el principal cliente naviero de SVTI, Maersk, no llegase a acuerdo con su principal cliente logístico, Arauco, explicaría, en parte, la

¹⁶⁵ Respuesta de 10 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

¹⁶⁶ Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.

¹⁶⁷ **Anexo confidencial [40].**

¹⁶⁸ Respuesta de 14 de junio de 2021 a Oficio Ord. N° 600, de 26 de abril de 2021. Esto es consistente con lo revisado en las Tablas N° 8.1 y **8.2** de la sección I.B.2.

¹⁶⁹ Declaración confidencial de fecha 31 de mayo de 2021.

evolución hacia la baja de las participaciones del Puerto San Vicente en el segmento de carga en contenedor, revisadas en la sección B.2¹⁷⁰.

136. Por otro lado, en el caso de las empresas navieras que ofrecen el transporte tanto en buques multipropósito, como especializadas en carga fraccionada, granel sólido y líquido, es distinto, ya que ellas generalmente se asocian al transporte de carga *spot*¹⁷¹.
137. Respecto de la contratación de los servicios portuarios, no se observa una regla general, pudiendo haber casos en que los propios clientes importadores o exportadores paguen los servicios portuarios asociados a la transferencia de carga, o bien, las empresas navieras u otros actores tales como agentes de naves y consignatarios, entre otros¹⁷².
138. A continuación, en la Tabla N° 12.1 se muestra la participación de las empresas navieras en virtud de las toneladas cuyo transporte les fue contratado por parte de clientes importadores o exportadores. Esto es, cuando las empresas actuaron como **líneas navieras**¹⁷³. Adicionalmente, y específicamente para la carga en contenedor, se presenta en la Tabla N° 12.2 la participación de las mismas empresas en su rol de líneas navieras en virtud de los TEUs cuyo transporte les fue contratado por parte de clientes importadores o exportadores.
139. Al respecto, es preciso señalar que se consideró el total de toneladas y TEUs en base a la información entregada por las empresas navieras¹⁷⁴ y se dividió sobre el total regional, conforme lo reportado por los puertos en las Tabla N° 6 y 8.2, respectivamente¹⁷⁵:

¹⁷⁰ Ver supra Tablas N° 8.1 y 8.2.

¹⁷¹ Op. cit. Nota N° 32.

¹⁷² Respuesta de 21 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1070, de 14 de julio de 2021.

¹⁷³ Ello, sin perjuicio de no haber sido los operadores de los buques o los transportistas efectivos de la carga marítima, como puede ocurrir en los casos en que el transporte se realizó por medio de conferencias o consorcios navieros.

¹⁷⁴ Para estos efectos, esta Fiscalía envió el Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021, a 12 navieras, de las cuales sólo una -COSCO Chile- no respondió el oficio.

¹⁷⁵ **Anexo confidencial [41].**

Tabla N° 12.1: Participación anual de líneas navieras⁽¹⁾ en la región, por toneladas que les fueron contratadas⁽²⁾. Periodo 2018-2020

Línea Naviera	2018		2019		2020	
	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%
MSC	[2.000.000-4.000.000]	[10%-15%]	[2.000.000-4.000.000]	[15%-25%]	[2.000.000-4.000.000]	[15%-25%]
Hapag-Lloyd	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]
Maersk-Sealand	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]
Hamburg Süd	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]
MOL	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]
CMA-CGM	[500-500.000]	[0%-10%]	[500-500.000]	[0%-10%]	[500-500.000]	[0%-10%]
Evergreen	[0-500]	[0%-5%]	[500-500.000]	[0%-10%]	[500-500.000]	[0%-10%]
K-Line	[500-500.000]	[0%-5%]	[0-500]	[0%-5%]	[0-500]	[0%-5%]
Otros⁽³⁾	[12.000.000-14.000.000]	[60%-70%]	[12.000.000-14.000.000]	[50%-60%]	[10.000.000-12.000.000]	[50%-60%]
Total	22.301.460		20.586.966		19.388.035	

(1) Se entiende por "línea naviera" a la empresa naviera a la cual se contrató el servicio de transporte, independiente de si éste se prestó en buques de otras empresas navieras (que corresponden a la categoría de "armador").

(2) Para el cálculo de los porcentajes, se consideraron los totales anuales de la Tabla N° 6.

(3) Corresponde a otras navieras para las cuales no se tiene información respecto de su participación.

Fuente: Elaboración propia en base a información aportada por empresas navieras en respuestas Oficio Circular N° 19, de 26 de abril y a Oficio Ord. N° 910, de 17 de junio, ambos de 2021.

Tabla N° 12.2: Participación anual de líneas navieras⁽¹⁾ en la región, por TEUs que les fueron contratadas⁽²⁾. Periodo 2018-2020

Línea naviera	2018		2019		2020	
	N° TEUs	%	N° TEUs	%	N° TEUs	%
MSC	[480.000-500.000]	[30%-40%]	[500.000-520.000]	[40%-50%]	[500.000-520.000]	[40%-50%]
Hapag-Lloyd	[50.000-100.000]	[0%-10%]	[50.000-100.000]	[0%-10%]	[100.000-200.000]	[0%-10%]
Maersk-Sealand	[100.000-200.000]	[0%-10%]	[100.000-200.000]	[0%-10%]	[50.000-100.000]	[0%-10%]
Hamburg Süd	[100.000-200.000]	[0%-10%]	[50.000-100.000]	[0%-10%]	[50.000-100.000]	[0%-10%]
CMA-CGM	[500-50.000]	[0%-10%]	[500-50.000]	[0%-10%]	[500-50.000]	[0%-10%]
Evergreen	[0-500]	[0%-5%]	[0-500]	[0%-10%]	[500-50.000]	[0%-10%]
MOL	[0-500]	[0%-5%]	[0-500]	[0%-5%]	[0-500]	[0%-5%]
K Line	[0-500]	[0%-5%]	[0-500]	[0%-5%]	[0-500]	[0%-5%]
Otros⁽³⁾	[460.000-480.000]	[30%-40%]	[460.000-480.000]	[30%-40%]	[440.000-460.000]	[30%-40%]
Total	1.304.039		1.276.016		1.245.431	

(1) Se entiende por “línea naviera” a la empresa naviera a la cual se contrató el servicio de transporte, independiente de si éste se prestó en buques de otras empresas navieras (que corresponden a la categoría de “armador”).

(2) Para el cálculo de los porcentajes, se consideraron los totales anuales de la Tabla N° 8.2.

(3) Corresponde a otras navieras para las cuales no se tiene información respecto de su participación.

Fuente: Elaboración propia en base a información aportada por empresas navieras en

140. En primer lugar, de la Tabla N° 12.1 se puede observar que el principal actor en este segmento es MSC, en términos del total anual de las toneladas cuyo transporte fue contratado por clientes importadores y exportadores, sobre todo considerando que la carga en contenedores representa aproximadamente el 50% del total movilizado en la región.
141. A su vez, cabe recordar que la fusión entre Maersk y Hamburg Süd fue aprobada por esta Fiscalía en el año 2017¹⁷⁶, de modo que el grupo empresarial tuvo en ese año una participación de un [10%-20%]¹⁷⁷ en

¹⁷⁶ FNE, Informe de aprobación “Notificación de Operación de Concentración entre Maersk Line y Hamburg-Süd”, 11 de octubre de 2017, Rol N° F83-17. Disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2018/01/inf_aprob1_F83_2017.pdf> [última consulta: 28 de julio de 2021]

¹⁷⁷ Anexo confidencial [42].

términos del total anual de TEUs cuyo transporte marítimo fue contratado, el cual ha ido a la baja en el periodo analizado.

142. Por lo demás, en ambas tablas se aprecia un leve crecimiento por parte de Hapag-Lloyd y el decrecimiento de Maersk. Esto último, conforme con los cambios señalado en los párrafos precedentes, en virtud de los cuales Maersk dejó de movilizar un volumen importante de carga de Arauco, la cual se transfería por SVTI.
143. En relación a este segmento, de líneas navieras, se destaca el hecho que EPTSV afirmó no tener acceso a la información suficiente sobre las cargas que van en los buques por conferencias o alianzas entre las navieras para fiscalizar el cumplimiento del límite a la integración vertical¹⁷⁸. Ejercicio que no estuvo exento de dificultades para este Servicio en cuanto a las solicitudes y el análisis de los antecedentes aportados por las empresas navieras¹⁷⁹, algunos de los cuales presentaban ciertas inconsistencias¹⁸⁰.
144. La participación de las empresas navieras también se analizó cuando ellas actuaron como líneas operadoras, para lo cual se utilizó la base presentada por los puertos de la zona.

¹⁷⁸ Declaración confidencial de fecha 30 de junio de 2021 a las 09:00 horas.

¹⁷⁹ Por ejemplo, se puede señalar la incompletitud de la respuesta de CMA-CGM, de 15 de julio de 2021, a Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021, en la que no se informaron las toneladas, por lo que se realizó una aproximación para el cálculo de las toneladas en base a los datos recabados en la investigación. **Anexo confidencial [43]**. Las diferencias en las unidades de la carga reportada por Hamburg Süd, en respuesta de 19 de julio de 2021 a Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021, de modo que se corrigieron datos informados en kilos y se realizó la conversión a toneladas. Cambio que se implementó para todos aquellos contenedores en donde se informó un peso superior a las 100 toneladas que, de acuerdo a la información pública de iContainers excedería la capacidad de un contenedor de 20 pies, estimado en 28 toneladas. Disponible en: <<https://www.icontainers.com/es/ayuda/contenedor-20-pies/>> [última consulta: 2 de agosto de 2021]

¹⁸⁰ Así, por ejemplo, CMA-CGM señaló en su respuesta de 15 de julio de 2021, a Oficio Ord. N° 742, de 19 de mayo de 2021, ser la línea operadora de todos los buques que transportaban la carga cuyo transporte le fue contratado. Lo anterior, en principio, no se podría descartar pese a que la empresa participa en un consorcio junto con COSCO y Evergreen, ya que podría darse caso que dichas navieras participaran como armadores y que CMA-CGM se encargara de la operación de todos los buques de la alianza. Sin embargo, ello se descartó en base a las respuestas de otras empresas navieras y terminales portuarios que coincidían en la información respecto de la línea operadora de una misma nave, con igual fecha de arribo y puerto de recalada, en algunos casos distinta de la informada por CMA-CGM.

145. En la Tabla N° 13.1 siguiente, se presentan las participaciones de mercado de las empresas navieras cuando ellas actuaron como **líneas operadoras**, o transportistas efectivos, considerando el total de toneladas movilizadas por sus buques en los terminales que transfieren carga en la Región del Bío-Bío¹⁸¹⁻¹⁸².

Tabla N° 13.1: Participación anual de líneas navieras operadoras⁽¹⁾ en la región, por toneladas contratadas. Periodo 2018-2020

Línea operadora	2018		2019		2020	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
MSC	[5.000.000-6.000.000]	[15%-25%]	[4.000.000-5.000.000]	[15%-25%]	[5.000.000-6.000.000]	[25%-30%]
Maersk-Sealand	[2.000.000-3.000.000]	[10%-15%]	[2.000.000-3.000.000]	[10%-15%]	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]
Hapag-Lloyd	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[2.000.000-3.000.000]	[10%-15%]
COSCO	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]
G2 Ocean	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[1.000.000-2.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]
Otros⁽²⁾	[9.000.000-10.000.000]	[40%-50%]	[7.000.000-8.000.000]	[30%-40%]	[5.000.000-6.000.000]	[25%-30%]
Sin info⁽³⁾	2.220.856	9,8%	2.421.016	12%	2.564.491	13,0%
Total	22.670.987		21.003.519		19.695.604	

⁽¹⁾ Se entiende por "línea operadora" a la empresa naviera que efectivamente prestó el servicio de transporte.

⁽²⁾ Se informan las toneladas asociadas a líneas operadoras identificadas con menor participación

⁽³⁾ Corresponde a las toneladas que la fuente no pudo identificar la línea operadora.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

¹⁸¹ **Anexo confidencial [44].**

¹⁸² La diferencia de aproximadamente [0-5.000.000] de toneladas entre las Tablas N° 6 y 13.1 se explicarían principalmente por el reporte de movimiento de los pontones por parte de Puerto Coronel, los cuales fueron considerados para el cálculo del total anual de toneladas movilizadas al entregar la información por recalada, pero no para el cálculo del tonelaje total anual movilizado desagregado por tipo de carga, tipo de operación o segmentos de usuarios. Esto, de acuerdo a lo indicado por Puerto Coronel en respuesta de 21 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1069, de 14 de julio de 2021. Para los demás terminales, en tanto, y en base a la información recibida, no se consideró el movimiento de pontones. **Anexo confidencial [45].**

146. Como se aprecia, de la información disponible, las principales líneas operadoras son aquellas que participan en el transporte de carga en contenedor: MSC, Maersk, Hapag-Lloyd y COSCO, mientras que G2 Ocean se especializa en el transporte de carga fraccionada y granel.
147. Sobre este punto, cabe señalar que la suma de las toneladas anuales movilizadas por estas cinco empresas navieras presentó un crecimiento de aproximadamente un [0%-10%]¹⁸³ entre los años 2018 y 2020, lo que, con la información disponible, sería indicativo de una mayor concentración en este segmento, atendido el menor volumen de carga movilizado en la región durante el mismo periodo.
148. En cuanto a la relevancia de las líneas operadoras, en términos de las toneladas movilizadas, en primer lugar, se ubica MSC, con participaciones entre un 20% y un 30% observándose un crecimiento entre los años 2018 y 2020.
149. Esta empresa es seguida por Maersk, la que -conforme se ha revisado con anterioridad- presentó una caída, en comparación con el año 2019, de aproximadamente [0-5.000.000] de toneladas en el año 2020 pasando a representar menos del [0%-10%] de la carga transferida en la región¹⁸⁴.
150. Para el caso de Hapag-Lloyd y COSCO, ambas empresas registraron un crecimiento en el total anual de toneladas movilizadas como también en sus participaciones, sin perjuicio de que cada una por separado no han superado el 10% de participación. Por otro lado, con la información disponible, se puede indicar que, G2 Ocean ha disminuido tanto las toneladas anuales movilizadas como su participación, llegando a menos de un [0%-10%] en el año 2020¹⁸⁵.
151. En la Tabla N° 13.2 se muestran las participaciones de las líneas operadoras específicamente en el segmento de carga en contenedor, según el número de TEUs movilizados en la región¹⁸⁶:

¹⁸³ **Anexo confidencial [46].**

¹⁸⁴ **Anexo confidencial [47].**

¹⁸⁵ **Anexo confidencial [48].**

¹⁸⁶ **Anexo confidencial [49].**

Tabla N° 13.2: Participación anual de líneas navieras operadoras⁽¹⁾ en la región, por TEUs contratadas. Periodo 2018-2020

Línea operadora	2018		2019		2020	
	N° TEUs	%	N° TEUs	%	N° TEUs	%
MSC	[500.000-600.000]	[40%-50%]	[500.000-600.000]	[40%-50%]	[500.000-600.000]	[40%-50%]
Maersk-Sealand	[300.000-400.000]	[15%-25%]	[300.000-400.000]	[15%-25%]	[100.000-200.000]	[10%-15%]
Hapag-Lloyd	[100.000-200.000]	[0%-10%]	[100.000-200.000]	[0%-10%]	[100.000-200.000]	[10%-15%]
COSCO	[50.000-100.000]	[0%-10%]	[100.000-200.000]	[10%-15%]	[100.000-200.000]	[10%-15%]
ONE	[50.000-100.000]	[0%-10%]	[50.000-100.000]	[0%-10%]	[50.000-100.000]	[0%-10%]
Otros⁽²⁾	[200.000-300.000]	[15%-25%]	[0-50.000]	[0%-10%]	[0-50.000]	[0%-10%]
Total	1.306.777		1.269.866		1.245.501	

⁽¹⁾ Se entiende por "línea operadora" a la empresa naviera que efectivamente prestó el servicio de transporte.

⁽²⁾ Se informan las toneladas asociadas a líneas operadoras identificadas con menor participación.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

152. En este caso, sí se verifica una concordancia entre las Tablas N° 13.1 y 13.2, ya que, por ejemplo, al ponderar las participaciones de los dos principales actores de la región en este segmento en la segunda tabla, MSC y Maersk, por la relevancia de la carga en contenedor en la región, de aproximadamente un 50%, se obtienen las participaciones cercanas a las revisadas en la primera tabla.
153. Como se advierte en la Tabla N° 13.2, MSC concentra un porcentaje importante del transporte marítimo de contenedores en la región, con una participación entre un 40% y 50% para los años 2018 a 2020. A excepción de Maersk, que presentó una caída de aproximadamente [100.000-200.000] TEUs¹⁸⁷⁻¹⁸⁸ entre los años 2019 y 2020, las cinco principales líneas operadoras incrementaron el número de TEUS transferidos en la región, así como también su participación.

¹⁸⁷ Anexo confidencial [50].

¹⁸⁸ Ver supra párrafo 134. Anexo confidencial [51].

154. Finalmente, cabe indicar que, en la Tabla N° 13.2 queda de manifiesto la mayor concentración de las líneas operadoras, ya que las primeras cinco (MSC, Maersk, Hapag-Lloyd, COSCO y ONE) alcanzaron el [90%-100%] de los TEUs movilizadas en la región durante el año 2020, versus un [75%-85%] durante el año 2018¹⁸⁹.

B.3.2. Agentes de naves

155. En cuanto a los servicios prestados por los agentes de nave, ellos tienen relación con la coordinación y atención de la nave al interior del terminal en que ella finalmente recalca¹⁹⁰.

156. Para este acápite es preciso indicar que las fuentes utilizadas para realizar las tablas corresponden a los terminales portuarios únicamente, sin poder haberse corroborado la información con aquella aportada directamente por los agentes de naves. Lo anterior, atendida la dificultad para recabar dichos antecedentes debido a la falta de respuesta de algunos agentes¹⁹¹, y a la complejidad referida por las propias agencias en relación a la recopilación de la información¹⁹².

157. En la Tabla N° 14 siguiente se revisan los grupos empresariales que se identificaron como los principales actores en este segmento. Ello, en virtud del total de toneladas movilizadas en los puertos de uso público de la Región del Bío-Bío que las empresas pertenecientes a dichos grupos agenciaron¹⁹³:

¹⁸⁹ **Anexo confidencial [52].**

¹⁹⁰ Ver: Op. cit. Nota N° 34.

¹⁹¹ Esta Fiscalía envió el Oficio Circular N° 18, de 26 de abril de 2021, a 10 agentes de naves, de los cuales tres - B&M Agencia Marítima S.A., Inchcape Shipping Services B V Chile Limitada y Somarco Limitada- no respondieron conforme a lo solicitado, y dos -Ultramar e Ian Taylor- contestaron de manera incompleta, siendo necesario por parte de este Servicio solicitar complementar su información.

¹⁹² Por ejemplo, respuesta Ian Taylor de 7 de mayo y 1 de julio, ambas de 2021, a Oficio Circular N° 18, de 26 de abril de 2021, y Oficio Ord. N° 939, de 18 de junio de 2021, respectivamente.

¹⁹³ **Anexo confidencial [53].**

Tabla N° 14: Participación anual de agentes de naves en la región por toneladas agenciadas. Periodo 2018-2020

Agente de naves	2018		2019		2020	
	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%
Ultramar	[5.500.000-6.000.000]	[25%-30%]	[4.500.000-5.000.000]	[15%-25%]	[5.000.000-5.500.000]	[25%-30%]
MSC Chile	[4.500.000-5.000.000]	[15%-25%]	[4.500.000-5.000.000]	[15%-25%]	[5.000.000-5.500.000]	[25%-30%]
Agunsa	[4.500.000-5.000.000]	[15%-25%]	[4.000.000-4.500.000]	[15%-25%]	[3.500.000-4.000.000]	[15%-25%]
Ian Taylor	[3.000.000-3.500.000]	[15%-25%]	[3.000.000-3.500.000]	[15%-25%]	[1.500.000-2.000.000]	[0%-10%]
B & M Agencia Marítima	[1.000.000-1.500.000]	[0%-10%]	[1.000.000-1.500.000]	[0%-10%]	[1.000.000-1.500.000]	[0%-10%]
Somarco	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[1.000.000-1.500.000]	[0%-10%]	[1.500.000-2.000.000]	[0%-10%]
Otros⁽¹⁾	[1.500.000-2.000.000]	[0%-10%]	[1.000.000-1.500.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]
Sin info⁽²⁾	[5.500.000-6.000.000]	[25%-30%]	[4.500.000-5.000.000]	[15%-25%]	[5.000.000-5.500.000]	[25%-30%]
Total	22.670.987		21.003.518		19.695.604	

(1) Se informan las toneladas asociadas a agentes de naves con menor participación.

(2) Corresponde a las toneladas que la fuente no pudo identificar un agente de naves.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

158. En este segmento, los principales actores corresponden, en primer lugar, a Ultramar (aproximadamente, [25-35%])¹⁹⁴, seguido muy de cerca por MSC Chile, luego Agunsa (cerca de un [15%-25%])¹⁹⁵ e Ian Taylor, empresa que presenta la mayor caída entre los años 2019 y 2020 (desde aproximadamente un [15%-25%] a un [0%-10%])¹⁹⁶. Con todo, se observan participaciones relativamente estables a lo largo del periodo analizado.
159. Cabe señalar que, en este segmento, sólo Somarco ha aumentado sostenidamente las toneladas agenciadas en la región, mientras que, por el contrario, Agunsa, Ian Taylor y B & M Agencia Marítima se han mantenido a la baja, en términos del volumen de carga agenciado. Ultramar y MSC Chile,

¹⁹⁴ Anexo confidencial [54].

¹⁹⁵ Anexo confidencial [55].

¹⁹⁶ Anexo confidencial [56].

en tanto, presentaron una disminución de las toneladas agenciadas en 2019, para luego incrementarlas durante 2020.

B.3.3. Clientes exportadores, importadores y consignatarios

160. Tal como se ha señalado precedentemente, los principales productos transferidos en los puertos de uso público de la Región del Bío-Bío, tienen relación con el sector forestal, pesca, agropecuario, energía y construcción¹⁹⁷.
161. A continuación, la Tabla N° 15 presenta los principales clientes de la zona para el periodo entre el 2018 y el 2020¹⁹⁸:

Tabla N° 15: Participación anual de clientes importadores, exportadores y otros por toneladas transferidas en la región. Periodo 2018-2020

Cliente	2018		2019		2020	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
Arauco	[5.000.000-6.000.000]	[15%-25%]	[4.000.000-5.000.000]	[15%-25%]	[4.000.000-5.000.000]	[15%-25%]
CMPC	[2.000.000-3.000.000]	[10%-15%]	[2.000.000-3.000.000]	[10%-15%]	[2.000.000-3.000.000]	[10%-15%]
Colbún	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]
Consortio Maderero	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[100.000-500.000]	[0%-10%]	[100.000-500.000]	[0%-10%]
COMACO S.A.	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[100.000-500.000]	[0%-10%]
Cía. Huachipato Siderúrgica ("CAP")	[100.000-500.000]	[0%-10%]	[100.000-500.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]
Otros⁽¹⁾	[10.000.000-15.000.000]	[50%-60%]	[10.000.000-15.000.000]	[50%-60%]	[10.000.000-15.000.000]	[50%-60%]
Total	22.302.543		20.586.395		19.385.109	

⁽¹⁾ Se informan las toneladas asociadas a los clientes identificados con menor participación.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril; Ord. N° 1009, de 2 de julio; Ord. N° 1070 y N° 1071, ambos 14 de julio, todos de 2021.

¹⁹⁷ Ver *supra* párrafo 75.

¹⁹⁸ Anexo confidencial [57].

162. De la tabla anterior, se puede ver que Arauco es el principal actor, con aproximadamente un [20%-30%] de participación, seguido por otra empresa del sector forestal, CMPC, con una participación cercana al [10%-20%]¹⁹⁹. En tercer lugar, se encuentra Colbún, del sector de energía, con un poco menos de un [0%-10%] de participación²⁰⁰.
163. Aunque su participación es menor, destaca, en el sector de la construcción, CAP, quien incrementó su participación desde un [0%-10%] en 2018 a un [0%-10%] en el año 2020²⁰¹, compensando la reducción de participación de las empresas del sector forestal Consorcio Maderero y COMACO.
164. Adicionalmente, cabe señalar que, pese a la disminución de la carga transferida en la Región del Bío-Bío, las participaciones de los clientes que intervienen en distintos sectores, tales como forestal, energía y construcción, se han mantenido relativamente estables, lo que da cuenta de una baja generalizada en la actividad para los distintos rubros presentes en la región.
165. Es así que ni la crisis social de 2019 ni la pandemia COVID-19, habrían provocado la entrada o salida de actores en este mercado, aun cuando producto de estos hechos, la demanda se ha visto parcialmente afectada²⁰².
166. Finalmente, es preciso indicar respecto de los datos recabados por esta Fiscalía, que no siempre se logró identificar al importador o exportador ya que los puertos no siempre tienen acceso a dicha información. Así, por ejemplo, TTP señala en su respuesta que en el segmento de clientes informó a la empresa a quien le facturó los servicios portuarios, pudiendo ser, además de los importadores y exportadores, la empresa naviera, el agente de naves el consignatario, entre otros²⁰³. Por lo demás, también corresponde indicar que en este segmento igualmente de informó a empresas navieras por la transferencia de contenedores vacíos y por el servicio de reestiba, prestado y cobrado por los puertos, que consiste en el reordenamiento o reubicación de la carga o contenedores dentro de los buques.

¹⁹⁹ **Anexo confidencial [58].**

²⁰⁰ **Anexo confidencial [59].**

²⁰¹ **Anexo confidencial [60].**

²⁰² Respuesta de 10 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

²⁰³ Respuesta de 21 de julio de 2021, a Oficio Ord. N° 1070, de 14 de julio de 2021.

167. En resumen:

- (i) Se observa una dispersión de las empresas navieras cuando se analiza el tonelaje total movilizado en la región, en tanto que en el segmento de contenedores, se verifica la concentración en este segmento al sumar, las primeras tres líneas operadoras (MSC, Maersk, y Hapag-Lloyd), un 76% del total de toneladas movilizadas en la zona durante 2020²⁰⁴.
- (ii) Tanto líneas navieras como líneas operadoras, se observa para las empresas navieras una caída en la participación de Maersk, producto de la eliminación de sus servicios de contenedores directos al Asia desde SVTI, lo que provocó el aumento de las participaciones de MSC, Hapag-Lloyd y ONE, que pertenecen al mismo consorcio, además de su otra competidora COSCO.
- (iii) En el segmento de agentes de naves se observan participaciones relativamente estables, concentrándose poco más del 80% de la carga en cuatro actores (Ultramar, MSC Chile, Agunsa e Ian Taylor).
- (iv) Los clientes importadores y exportadores más relevantes en términos del volumen de carga que transfieren corresponden a Arauco y CMPC, con aproximadamente un [20%-30%] y un [10%-20%] de participación, respectivamente²⁰⁵.
- (v) Tal como se ha revisado anteriormente por esta Fiscalía²⁰⁶, la empresa portuaria presenta una carencia respecto de la información necesaria para verificar el cumplimiento al límite de integración vertical, cuya modificación es consultada.

²⁰⁴ Tal como se verifica en la Tabla N° 13.2 anterior.

²⁰⁵ **Anexo confidencial [61].**

²⁰⁶ FNE, Informe de Archivo, Fiscalización de Frentes de Atraque de Puertos sujetos a los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542, Rol N° 2315-14, pp.13-16. También ver: FNE, Op. cit. Nota N° 163 y Aporte de Antecedentes, de 15 de octubre de 2020, presentado en el procedimiento no contencioso caratulado "Solicitud de informe de Empresa Portuaria Chacabuco sobre licitación del Recinto Portuario del Puerto de Chacabuco", Rol NC N° 468-2020, que rola a fojas 129.

C. Barreras a la entrada y condiciones de competencia

168. Como ha sido revisado en pronunciamientos anteriores de este H. Tribunal²⁰⁷, uno de los aspectos a analizar respecto a potenciales barreras a la entrada es la existencia de bahías aptas para el desarrollo de servicios portuarios.
169. Al respecto, si bien existirían algunas bahías disponibles en la Región del Bío-Bío²⁰⁸, se debe considerar que habría que incurrir en importantes inversiones relacionadas no sólo con la edificación de infraestructura portuaria, sino que además, en rutas de conectividad a esas zonas para unir un eventual puerto con las vías de transporte terrestre.
170. Asimismo, se debe considerar el plazo que una infraestructura portuaria requiere para estar operativa. Es decir, incluso con la disponibilidad de bahías abrigadas, no se lograría disciplinar la competencia en virtud de los tiempos que demora dar inicio de las operaciones de un nuevo terminal, para lo cual también es necesario contar con la demanda que garantice la rentabilidad de las inversiones.
171. Adicionalmente, existen otros factores exógenos que podrían constituir barreras a la entrada para nuevos operadores de infraestructura portuaria en la zona. Así, de las diligencias realizadas por esta Fiscalía, se verifica que existe capacidad ociosa en los puertos de la Región del Bío-Bío, lo cual se puede ver en la Tabla N° 16 siguiente²⁰⁹:

²⁰⁷ TDLC, Informes N° 18/2020, párrafo 64, p. 47; Informe N° 11/2014, sección 7.2 pp. 34-35; e Informe N° 10/2014, sección 7.2, p. 36.

²⁰⁸ Por ejemplo, recientemente Directemar habilitó la operación del Pontón Río Puelo de Pesquera Blumar S.A., que permite, entre otros, la operación de naves mayores para realizar maniobras de carga y descarga general. Ver: C.P. VIC. Ordinario N° 12.600/21/Vrs., de 8 de febrero de 2021. Disponible en: https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20210209/asocfile/20210209150116/12600_21_080_221_san_vicente.pdf [última consulta: 2 de agosto de 2021]

²⁰⁹ **Anexo confidencial [62].**

Tabla N° 16: Tasa promedio mensual de ocupación de frentes de atraque. Periodo 2018-2021 (primer trimestre)

Terminal	Frente de Atraque	2018	2019	2020	Primer trim. 2021
Lirquén	Puerto	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]	[20%-30%]
TTP ⁽¹⁾	Sitio N° 1	[20%-30%]	[30%-40%]	[40%-50%]	[10%-20%]
Penco	Muelle	[20%-30%]	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]
SVTI	Puerto ⁽²⁾	[30%-40%]	[20%-30%]	[20%-30%]	[20%-30%]
	Sitio N° 1	[50%-60%]	[20%-30%]	[0%-5%]	[0%-5%]
	Sitio N° 2	[0%-5%]	[20%-30%]	[50%-60%]	[10%-20%]
	Sitio N° 3	[40%-50%]	[10%-20%]	[20%-30%]	[10%-20%]
	Sitio N° 4	[60%-70%]	[50%-60%]	[20%-30%]	[5%-10%]
Cabo Froward	Sitio N° 5	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
	Muelle Jureles	[30%-40%]	[30%-40%]	[20%-30%]	[10%-20%]
	Muelle Chollín	[40%-50%]	[30%-40%]	[20%-30%]	[30%-40%]
Puerto Coronel	Muelle Puchoco	[50%-60%]	[40%-50%]	[30%-40%]	[50%-60%]
	Sitio N° 1	[20%-30%]	[20%-30%]	[30%-40%]	[20%-30%]
	Sitio N° 2	[20%-30%]	[10%-20%]	[10%-20%]	[20%-30%]
	Sitio N° 3	[20%-30%]	[10%-20%]	[20%-30%]	[10%-20%]
	Sitio N° 4	[0%-5%]	[5%-10%]	[5%-10%]	[0%-5%]
	Sitio N° 5-6	[50%-60%]	[50%-60%]	[50%-60%]	[40%-50%]
	Sitios N° 7	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
	Sitio N° 8	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
Sitio N° 9	[10%-20%]	[10%-20%]	[10%-20%]	[10%-20%]	

⁽¹⁾ Mismos datos aportados por EPTSV, en respuesta de 25 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 567, de 26 de abril de 2021, salvo para el mes de agosto de 2020.

⁽²⁾ Únicos datos extraídos de la respuesta de EPTSV.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por los terminales portuarios en respuestas a Oficio Circular N° 20, Oficios Ord. N° 567, N° 594 y 596, todos de 26 de abril; y Ord. N° 1071, 14 de julio, todos de 2021.

172. De la tabla anterior se puede ver que:

- (i) TTP y Penco han incrementado sus tasas de ocupación, lo que es consistente con el incremento de las toneladas transferidos en dichos terminales²¹⁰.
- (ii) Cabo Froward ha disminuido las tasas de ocupación de sus tres frentes atendida la disminución del total de carga transferido²¹¹.
- (iii) Durante el año 2020, Puerto Lirquén presentó mayores tasas de ocupación de sus frentes, en promedio, en comparación con el 2018. Esto, pese a que el puerto registró una menor cantidad de toneladas en

²¹⁰ Ver *supra* párrafo 113.

²¹¹ Ver *supra* párrafo 111.

2020 versus 2018. La anterior situación se podría explicar por el aumento de TEUs y toneladas movilizadas en el segmento de contenedores en el puerto, donde se observan naves de mayor dimensión que, por tanto, podrían haber efectuado un uso más intenso del Sitio N° 5²¹².

- (iv) En Puerto Coronel, se destaca la menor tasa de ocupación del frente de atraque especializado en contenedores (Sitios N° 5 y 6)²¹³ entre los años 2019 y 2020, pese a verificarse un aumento en la transferencia de carga en contenedor. Lo anterior, plausiblemente se explica por el inicio de operaciones de las de dos nuevas grúas STS, estimada para abril de 2019²¹⁴. Así también, es preciso notar la ínfima tasa de ocupación del muelle con los Sitios N° 7 y 8, pese tener la capacidad de recibir naves de 337 metros de eslora²¹⁵.
- (v) Para casi todos los sitios, SVTI bajó sus tasas de ocupación en 2020, lo que se explicaría en gran parte por el menor volumen de carga transferido en puerto. Así, por ejemplo, la tasa de ocupación del Sitio N° 4, especializado en contenedores²¹⁶, bajó de aproximadamente un [60%-70%]²¹⁷ en 2018 a menos de la mitad en 2020. La excepción es el Sitio N° 2, cuyo aumento en la tasa de ocupación se podría explicar, en parte, por el aumento de la transferencia de carga fraccionada (por ejemplo, carga de proyecto)²¹⁸.

173. Así las cosas, sólo para TTP y Penco, que transfieren un porcentaje menor de la carga movilizada en la Región del Bío-Bío, se observó un aumento sostenido de las tasas de ocupación.

²¹² Ver *supra* Tabla N° 2.

²¹³ Ver *supra* Tabla N° 2.

²¹⁴ Tal como fue referido *supra* en párrafo 95.

²¹⁵ Ver *supra* Tabla N° 2.

²¹⁶ Según se puede ver en la figura “Layout” publicada por SVTI, disponible en: <<https://www.svti.cl/informacion-del-terminal>> [última consulta: 29 de julio de 2021]

²¹⁷ **Anexo confidencial [63].**

²¹⁸ Al respecto, ver *supra* 105.

174. Esto, en buena medida, se explicaría por la disminución del total de la carga transferida en la región. Disminución de la carga que, de acuerdo a los antecedentes recabados, tendría como principal origen los factores externos e internos mencionados anteriormente (pandemia COVID-19, incremento de demanda por bienes y disminución de demanda de servicios, escasez de contenedores vacíos y menos mano de obra). A lo que, en parte, se suman los cambios adoptados por Maersk ya referidos²¹⁹.
175. Ahora bien, respecto a esta capacidad ociosa de los puertos de la zona, en cuanto a futuros escenarios de congestión, ETPSV y SVTI indicaron que no se disponen estimaciones de tasas de ocupación para los años 2025 y 2029²²⁰ para el Puerto San Vicente. Respecto al Puerto de Talcahuano, TTP señaló que espera que sus tasas de ocupación para los años 2025 y 2029 sean cercanas al [40%-50%]y [50%-60%], respectivamente²²¹.
176. En relación a los muelles privados de uso público, Penco espera un aumento del [0%-10%] de su tasa ocupación para los años 2025 y 2029²²². Asimismo, Puerto Lirquén espera para el año 2025 tener una tasa de ocupación del orden del [40%-50%], y de un [40%-50%] para el año 2029²²³. Por otro lado, Puerto Coronel y Cabo Froward no disponen de estimaciones de su tasa de ocupación para dichos años²²⁴.
177. Asimismo, los participantes del mercado consultados indicaron que no se proyectarían escenarios de congestión a futuro²²⁵, existiendo una oferta portuaria suficiente para atender los posibles incrementos de la demanda de carga²²⁶, en razón de que tanto Puerto Lirquén, Puerto Coronel y SVTI han

²¹⁹ **Anexo confidencial [64]**. Ver *supra* párrafo 133 y Nota al pie 187.

²²⁰ Respuestas de 24 y 25 de mayo de 2021 a Oficios Ord. N° 594 y N° 597, ambos de 26 de abril de 2021.

²²¹ Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 596, de 26 de abril de 2021.

²²² **Anexo confidencial [65]**. Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

²²³ **Anexo confidencial [66]**. Respuesta de 10 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

²²⁴ Respuestas de 14 y 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

²²⁵ Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 596, de 26 de abril de 2021.

²²⁶ Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 596, de 26 de abril de 2021.

realizado inversiones de equipos²²⁷, lo que aumentaría la velocidad de embarque y desembarque especialmente para las naves porta contenedores²²⁸⁻²²⁹.

178. En cuanto a un eventual aumento de demanda de los servicios portuarios, EPTSV considera posible un incremento en volumen de exportación hortofrutícola, respecto de la cual no se disponen estimaciones de volumen²³⁰.
179. A su vez, los participantes del mercado consultados destacaron que se proyecta un aumento de carga por mayor demanda en 2022, motivada por la puesta en marcha del Proyecto MAPA²³¹, el cual se espera que entre en operaciones durante el tercer trimestre de 2021²³².
180. Este proyecto sumaría aproximadamente 1.500.000 toneladas anuales de celulosa que será dedicada en un 100% a exportación²³³, lo cual podría generar una mayor demanda por servicios portuarios y marítimos, que podrían provocar cambios en la estructura o alianzas entre las líneas actualmente operando²³⁴. Sin embargo, dadas las restricciones productivas y logísticas no sería posible determinar cuánto de ese incremento de producción será transferido por los puertos de la Región del Bío-Bío en los próximos años²³⁵.
181. Sin perjuicio de lo anterior, un actor señaló a esta Fiscalía que eventualmente Puerto Coronel -relacionado con Arauco- podría no ser capaz de captar todo

²²⁷ Puerto Lirquén adquirió dos grúas *Gantry* que llegarían en marzo de 2022. En: Respuesta de 10 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

²²⁸ Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 596, de 26 de abril de 2021 y declaración confidencial de fecha 31 de mayo de 2021.

²²⁹ **Anexo confidencial [67].**

²³⁰ Respuesta de 25 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 597, de 26 de abril de 2021.

²³¹ Respuestas de 10 y 25 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20 y Oficio Ord. N° 597, ambos de 26 de abril de 2021, respectivamente.

²³² Respuesta de 14 de junio de 2021 a Oficio Circular N° 21, de 26 de abril de 2021.

²³³ Respuesta de 14 de junio de 2021 a Oficio Circular N° 21, de 26 de abril de 2021.

²³⁴ Respuesta de 10 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

²³⁵ Respuesta de 14 de junio de 2021 a Oficio Circular N° 21, de 26 de abril de 2021 y declaración confidencial de fecha 10 de junio de 2021.

el aumento de la demanda que se espera a raíz del Proyecto MAPA y, en ese sentido, podría operar al límite de su capacidad, quedando sólo dos puertos disponibles para la atención de contenedores²³⁶.

182. Respecto a la proyección de carga, TTP espera movilizar en los años 2025 y 2029, [400.00-500.000] toneladas y [500.000-600.000] toneladas, respectivamente²³⁷; preferentemente graneles sólidos y carga fraccionada²³⁸.
183. En cuanto a los puertos privados de uso público, Penco espera para el periodo 2025 al 2029 incrementar el volumen en el rango de [500.000-600.000] a [600.000-700.000] toneladas anuales²³⁹. Asimismo, Puerto Coronel estima un crecimiento gradual en la transferencia total de carga para la Región del Bío- Bío, de [10.000-20.000] millones de toneladas²⁴⁰ para el año 2025²⁴¹. Para el 2030, Puerto Coronel estima un crecimiento de [20.000-30.000] millones de toneladas²⁴²⁻²⁴³. En ambos casos la principal actividad corresponderá a la exportación de contenedores²⁴⁴. Por último, Cabo Froward y Puerto Lirquén señalan no contar con estimaciones de carga para los años 2025 y 2029²⁴⁵.
184. En conclusión, esta Fiscalía considera que existen una serie de barreras a la entrada para potenciales competidores en esta zona. Si bien, existirían de bahías disponibles, de evaluarse entrar, se requieren de altas inversiones,

²³⁶ Declaración confidencial de fecha 30 de junio a las 09:00 horas.

²³⁷ **Anexo confidencial [68].**

²³⁸ Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 596, de 26 de abril de 2021. La principal actividad sería cabotaje, luego, la exportación; y, en tercer lugar, la importación. Los principales productos serían: (i) cabotaje: sal a granel, aceros fraccionada y pesca artesanal; (ii) exportación: pesca congelada, aceros y ganado en pie, todas fraccionada; y (iii) importación: ceniza de soda y coseta a granel y carga de proyectos fraccionada. En: *Ibíd.*

²³⁹ **Anexo confidencial [69].** Respuesta de 7 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021. Por las características de su infraestructura portuaria, el total de la carga transferida seguirá siendo a granel, donde el 90% del tonelaje debiera ser fertilizante. En: *Ibíd.*

²⁴⁰ **Anexo confidencial [70].**

²⁴¹ Toneladas de las cuales [4.000-5.000] millones corresponderían a carga granel, [3.000-4.000] millones a carga general, [3.000-4.000] millones a importación de contenedores y [10.000-20.000] millones a exportación de contenedores. En: Respuesta de 14 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021. **Anexo confidencial [71].**

²⁴² **Anexo confidencial [72].**

²⁴³ De las cuales [5.000-6.000] millones corresponderían a carga a granel, [2.000-3.000] millones a carga general, [4.000-5.000] millones a importación de contenedores y [10.000-20.000] millones a exportación de contenedores. En: Respuesta de 14 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021. **Anexo confidencial [73].**

²⁴⁴ Respuesta de 14 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

²⁴⁵ Respuestas de 10 y 27 de mayo de 2021 a Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

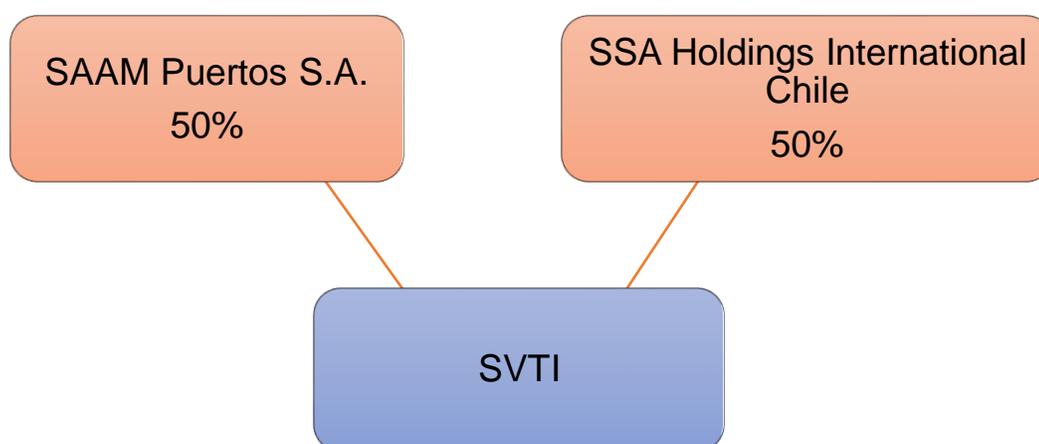
además de que existe capacidad ociosa de los puertos actualmente existentes, lo que dificultaría la entrada de nuevos participantes para la prestación de servicios portuarios en la Región del Bío-Bío.

185. Adicionalmente, no se observan escenarios de congestión a futuro y el aumento de demanda que podría traer el Proyecto MAPA, no existiría claridad si el total de toneladas que implica dicho proyecto serán trasladadas por la Región del Bío-Bío. Incluso, de no ser así, se estima que la actual oferta de servicios portuarios podría absorber el aumento de demanda generando, eventualmente, que únicamente Puerto Coronel pueda llegar al límite de su capacidad.

III. ANÁLISIS DE RIESGOS PARA LA COMPETENCIA RELATIVOS A LA SOLICITUD

186. Como se indicó al inicio de esta presentación, EPTSV solicita que se levante totalmente la restricción de integración vertical o, en subsidio, que el umbral de ésta alcance al menos el 60%²⁴⁶. En la Figura N° 5 siguiente se presentan los accionistas de la concesionaria:

Figura N° 5: Participación accionaria en SVTI



Fuente: Elaboración propia en base a respuesta de SVTI a Oficio Ord. N° 594, de 26 de abril de 2021.

²⁴⁶ Op. cit. Nota N° 1, pp. 17-18.

187. En relación a este punto, se debe indicar que parte de la motivación de SVTI para solicitar el levantamiento a la restricción vertical es poder competir y mejorar sus resultados mediante discriminación de precios²⁴⁷.
188. Adicionalmente, como ha sido revisado en este informe²⁴⁸, Hapag-Lloyd, relacionada de SVTI, participa como línea naviera y línea operadora en Puerto San Vicente y en algunos otros puertos de la región.
189. Finalmente, cabe recordar que, salvo Penco y Puerto Lirquén, el resto de los terminales portuarios se encuentran relacionados con actores de la zona. Así, TTP y Cabo Froward, tienen como principal accionista a GEN. A su vez, Puerto Coronel está vinculado a Arauco y al Grupo Ultramar²⁴⁹.
190. A continuación, esta sección describirá el estado actual de SVTI, para luego revisar los riesgos de la integración vertical observados por esta Fiscalía para el presente caso, y finalmente, las eventuales eficiencias que podría traer acoger la solicitud de EPTSV, lo que permite concluir a esta Fiscalía que lo óptimo sería adoptar una alternativa más prudente a la propuesta por la Empresa Portuaria, pudiendo elevarse el umbral a la integración vertical a un 50% sin la necesidad de contemplar medidas adicionales. Más allá de este porcentaje, este Servicio estima que éste no podría exceder de un 65%, y, en este caso, debiese considerarse además medidas conductuales y de acceso a información desagregada, para que EPTSV pueda realizar una fiscalización efectiva.

A. Situación actual en la transferencia de carga en SVTI

191. En los últimos dos años, SVTI ha disminuido en poco menos de un 40% la carga total anual transferida, explicado tanto por una disminución de la carga en contenedor, como en carga a granel. Como se revisa en el gráfico de la Figura N° 6 que fue aportado por EPTSV, es el puerto que registra la mayor caída en la zona:

²⁴⁷ **Anexo confidencial [74].**

²⁴⁸ También participa como consignatario (Banco de Chile) con un porcentaje marginal de la carga transferida en SVTI. En: Declaración confidencial de fecha 31 de mayo de 2021.

²⁴⁹ Ver *supra* párrafo 47 y siguientes.

Figura N° 6: Transferencia de toneladas acumulada, año móvil¹



Fuente: Respuesta EPTSV de 25 de mayo de 2021 a Oficio Ord. N° 597, de 26 de abril de 2021.

192. Al respecto, es preciso señalar que el gráfico de la Figura N° 6 es consistente con los totales anuales revisados en las tablas precedentes. Así por ejemplo se registran [20-30] millones de toneladas movilizadas en la Región del Bío-Bío para el año 2019, versus [10-20] para el año 2018²⁵⁰⁻²⁵¹. Del mismo modo, respecto de las toneladas transferidas en el Puerto San Vicente, se reportaron [0-10] millones de toneladas para el año 2018 y [0-10] millones para el año 2020²⁵². Cifras también cercanas a las que se estudiarán en esta sección²⁵³.
193. En efecto, en la Tabla N° 17 siguiente se informan los volúmenes transferidos por tipo de carga, con totales anuales similares a los mencionados en el párrafo anterior²⁵⁴:

²⁵⁰ Anexo confidencial [75].

²⁵¹ Lo que es bastante cercano a lo encontrado por esta Fiscalía, según se describió *supra* en párrafo 0.

²⁵² Anexo confidencial [76].

²⁵³ El total de carga transferido en Puerto San Vicente también fue revisado *supra* en la Tabla N° 6.

²⁵⁴ Anexo confidencial [77].

Tabla N° 17: Importancia relativa por tipo de carga en el Puerto San Vicente, por toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Tipo de Carga	2018		2019		2020	
	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%
Contenedorizada	[4.000.000-5.000.000]	[70%-80%]	[3.000.000-4.000.000]	[80%-90%]	[2.000.000-3.000.000]	[70%-80%]
Granel sólido	[1.000.000-2.000.000]	[10%-20%]	[250.000-500.000]	[10%-20%]	[250.000-500.000]	[10%-20%]
Fraccionada	[250.000-500.000]	[0%-5%]	[250.000-500.000]	[5%-10%]	[250.000-500.000]	[5%-10%]
Total	[5.000.000-6.000.000]		[4.000.000-5.000.000]		[3.000.000-4.000.000]	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por SVTI en respuesta al Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

194. Como ya se ha revisado²⁵⁵, SVTI es un terminal especializado en carga en contenedor, la que representa aproximadamente el [70%-80%]²⁵⁶ del volumen transferido en el Puerto San Vicente. La carga contenedorizada ha disminuido en una magnitud relevante en el periodo analizado (de aproximadamente un [30%-40%])²⁵⁷, lo que se explicaría principalmente por el retiro de Maersk de su servicio directo al Asia desde la Región del Bío-Bío. Sin perjuicio de ello, en términos de importancia relativa, este tipo de carga ha aumentado en 2020 (con aproximadamente un [70%-80%])²⁵⁸ en comparación con 2018 ([70%-80%])²⁵⁹, lo que se explica por una reducción aún más acentuada en términos porcentuales de la carga granel sólido (poco más de un [60%-70%])²⁶⁰, específicamente de astillas y clinker²⁶¹. La carga fraccionada, que corresponde a menos de 10% de la carga movilizada en SVTI, por el contrario, ha presentado un crecimiento en el total anual de toneladas transferido y, atendida la disminución de carga total en el Puerto

²⁵⁵ Ver *supra* Tabla N° 5 y párrafo siguiente.

²⁵⁶ **Anexo confidencial [78].**

²⁵⁷ **Anexo confidencial [79].**

²⁵⁸ **Anexo confidencial [80].**

²⁵⁹ **Anexo confidencial [81].**

²⁶⁰ **Anexo confidencial [82].**

²⁶¹ Como se indicó *supra* en párrafo 112.

San Vicente, también en su importancia relativa. Crecimiento que se explica principalmente por el aumento en la transferencia de acero²⁶².

196. Por otra parte, en la Tabla N° 18 siguiente se puede ver la evolución de las actividades en SVTI²⁶³:

Tabla N° 18: Importancia relativa por actividad en el Puerto San Vicente, por toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Actividad	2018		2019		2020	
	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%
Exportación	[4.000.000-5.000.000]	[70%-80%]	[2.000.000-3.000.000]	[70%-80%]	[2.000.000-3.000.000]	[60%-70%]
Importación	[1.000.000-2.000.000]	[20%-30%]	[1.000.000-2.000.000]	[20%-30%]	[1.000.000-2.000.000]	[30%-40%]
Reestibas	[0-250.000]	[0%-5%]	[0-250.000]	[0%-5%]	[0-250.000]	[0%-5%]
Total	[5.000.000-6.000.000]		[4.000.000-5.000.000]		[3.000.000-4.000.000]	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por SVTI en respuesta al Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

197. La caída de la exportación en SVTI, desde aproximadamente [0-10] a [0-10] millones de toneladas anuales entre 2018 y 2020, se explica principalmente por los menores volúmenes de astillas, en carga a granel sólido, y de celulosa en contenedor²⁶⁴⁻²⁶⁵.
198. Por otra parte, se observa una mayor relevancia en la actividad de importación, ya que prácticamente no disminuyó la cantidad de toneladas importadas entre el 2018 y el 2020.
199. En cuanto a la participación de los principales usuarios de SVTI, como se señaló en los párrafos precedentes, EPTSV señaló no tener acceso completo a dicha información, en particular para el caso de las líneas navieras como también para agente de naves, por lo que no ha sido posible corroborar la

²⁶² Tal como fue referido *supra* en párrafo 105.

²⁶³ **Anexo confidencial [83].**

²⁶⁴ Respuesta de 6 de julio de 202 a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

²⁶⁵ Como se revisó *supra* en sección II.B.2.

información aportada por la consultante. Y respecto del resto de los clientes, los terminales portuarios no siempre tienen información sobre los usuarios al principio y al final de la cadena del transporte marítimo²⁶⁶.

200. La Tabla N° 19.1 siguiente presenta la participación de las líneas navieras, en toneladas, en base a la información aportada por las mismas empresas navieras²⁶⁷⁻²⁶⁸:

Tabla N° 19.1: Participación anual de líneas navieras⁽¹⁾ en el Puerto San Vicente, por toneladas contratadas⁽²⁾. Periodo 2018-2020

Línea naviera	2018		2019		2020	
	N° ton.	%	N° ton.	%	N° ton.	%
Maersk-Sealand	[1.000.000-2.000.000]	[25%-30%]	[1.000.000-2.000.000]	[25%-30%]	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]
Hamburg Süd	[1.000.000-2.000.000]	[15%-25%]	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]
Hapag-Lloyd	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[10%-15%]	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]
MOL	[250.000-500.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-5%]	[0-250.000]	[0%-5%]
CMA-CGM	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-5%]
MSC	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-5%]
Otros	[1.000.000-2.000.000]	[30%-40%]	[1.000.000-2.000.000]	[30%-40%]	[1.000.000-2.000.000]	[30%-40%]
Total	[5.000.000-6.000.000]		[4.000.000-5.000.000]		[3.000.000-4.000.000]	

⁽¹⁾ Entendiéndose por línea naviera la empresa naviera a la que se contrató el servicio de transporte, independiente de si éste se prestó en buques de otras empresas navieras.

⁽²⁾ El total informado corresponde a lo obtenido en la Tabla N° 17.

201. En el Gráfico N° 1 a continuación, se presenta el total anual móvil de carga transferida (durante los 12 meses anteriores) de cada trimestre, como indica el numeral XIII.3.2 del Dictamen N° 1045 para la determinación de los usuarios relevantes de SVTI²⁶⁹:

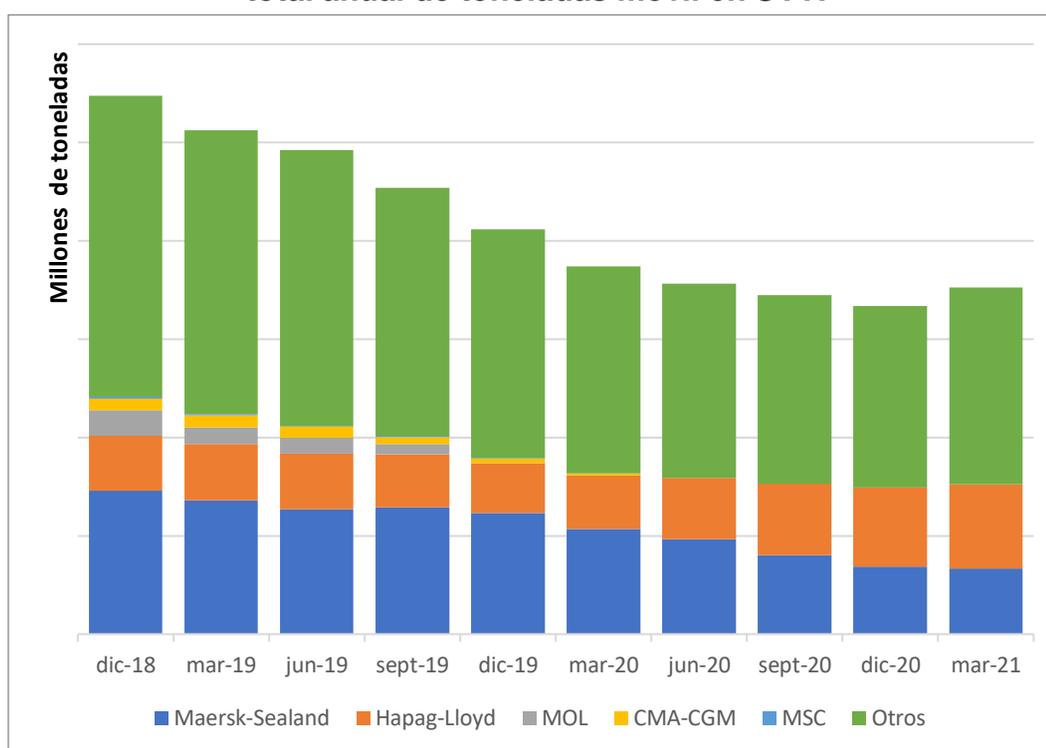
²⁶⁶ Ver *supra* párrafos 143 y 166.

²⁶⁷ De acuerdo a lo señalado *supra*, en párrafo 143.

²⁶⁸ **Anexo confidencial [84].**

²⁶⁹ **Anexo confidencial [85].**

Gráfico N° 1: Evolución de carga contratada a líneas navieras, total anual de toneladas móvil en SVTI



Fuente: Elaboración propia en base a información aportada por empresas navieras en respuestas Oficio Circular N° 19, de 26 de abril y a Oficio Ord. N° 910, de 17 de junio, ambos de 2021; y el total reportado por SVTI en respuesta a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

Nota 1: En el gráfico no aparece Hamburg Süd pues no cuenta con el detalle de la fecha de atraque para calcular el total anual móvil de toneladas. Las toneladas transferidas por esta empresa naviera están sumadas en "Otros".

Nota 2: En la versión pública de este gráfico se omiten los valores en el eje vertical y los porcentajes de participación.

202. El Gráfico N° 1 da cuenta de una pequeña recuperación por parte de SVTI en el año 2021, lo que explicaría por el movimiento de carga en el servicio WS3, que sirve de conectividad (*feeder*) para la carga que luego va al Asia mediante transbordo en Callao, el cual durante 2020 se habría "*consolidado, aumentando sus volúmenes y recaladas regulares*"²⁷⁰.
203. Como se observa, Maersk era la principal línea naviera de SVTI durante los años 2018 y 2019, con volúmenes por sobre el millón de toneladas, mientras que en 2020 tuvo una caída de magnitud importante (aproximadamente un 50% en comparación con los años 2018 y 2019). Lo anterior, se explica por

²⁷⁰ Según se revisa en notas de prensa de Portal Portuario, de fechas 4 de enero y 31 de diciembre, ambas de 2020. Disponibles en: <<https://portalportuario.cl/svti-recibe-nuevo-servicio-semanal-de-hapag-lloyd/>> y <<https://portalportuario.cl/gerente-general-de-svti-destaca-finalizacion-de-plan-de-modernizacion-durante-2020/>>, respectivamente [última consulta: 4 de agosto de 2021]

lo ya referido respecto de la modificación implementada por Maersk sobre las rutas directas al Asia, las que no se efectuarían a partir del año 2020 en SVTI.

204. Por otra parte, en la Tabla N° 19.1 también se observa un incremento importante -más del doble- en la participación de la empresa naviera relacionada a SVTI, Hapag-Lloyd, desde aproximadamente un 10% en el 2018 a casi un [20%-30%] (específicamente, un [20%-30%])²⁷¹ en 2020. En términos de toneladas transferidas, también se advierte un crecimiento no menor de esta empresa naviera (aproximadamente un 40%). Esto, se podría explicar porque Hapag-Lloyd se habría adjudicado el servicio WS3²⁷² que sale desde SVTI a partir del 2020.
205. Sin embargo, el aumento de las toneladas transferidas por Hapag-Lloyd corresponde a sólo un tercio de las toneladas que dejó de movilizar Maersk. Así, en el Grafico N° 1 se observa que la suma de las cargas de Maersk y Hapag-Lloyd ha decrecido en el tiempo.
206. En cuanto a las demás empresas navieras consultadas, MOL, CMA-CGM y MSC, todas ellas presentan un decrecimiento en las toneladas transferidas en Puerto San Vicente, no movilizandando carga en ese puerto durante el 2020, lo que da cuenta que SVTI no ha logrado sustituir el volumen de carga perdido con Maersk.
207. Ello se verifica en la Tabla N° 19.2 siguiente, en la que se presenta la participación de las líneas navieras, en TEUs²⁷³:

²⁷¹ **Anexo confidencial [86].**

²⁷² Declaración confidencial de fecha de 31 de mayo de 2021. Lo que también se puede confirmar en la página de Hapag-Lloyd. Disponible en: <https://www.hapag-lloyd.com/es/services-information/routes-trades/routes/route-finder.html/latin_america/latin_america/WS3.html> [última consulta: 4 de agosto de 2021]

²⁷³ **Anexo confidencial [87].**

Tabla N° 19.2: Participación anual de líneas navieras⁽¹⁾ en el Puerto San Vicente, por TEUs contratados⁽²⁾. Periodo 2018-2020

Línea naviera	2018		2019		2020	
	Nº TEUs	%	Nº TEUs	%	Nº TEUs	%
Maersk-Sealand	[100.000-200.000]	[25%-30%]	[100.000-200.000]	[25%-30%]	[50.000-100.000]	[15%-25%]
Hamburg Süd	[100.000-200.000]	[15%-25%]	[50.000-100.000]	[15%-25%]	[50.000-100.000]	[15%-25%]
Hapag-Lloyd	[10.000-50.000]	[0%-10%]	[10.000-50.000]	[0%-10%]	[50.000-100.000]	[15%-25%]
CMA-CGM	[5.000-10.000]	[0%-10%]	[0-5.000]	[0%-10%]	[0-5.000]	[0%-5%]
MSC	[0-5.000]	[0%-5%]	[0-5.000]	[0%-10%]	[0-5.000]	[0%-5%]
MOL	[0-5.000]	[0%-5%]	[0-5.000]	[0%-5%]	[0-5.000]	[0%-5%]
Otros	[100.000-200.000]	[40%-50%]	[100.000-200.000]	[40%-50%]	[100.000-200.000]	[40%-50%]
Total	[400.000-500.000]		[300.000-400.000]		[200.000-300.000]	

⁽¹⁾ Entendiéndose por línea naviera la empresa naviera a la que se contrató el servicio de transporte, independiente de si éste se prestó en buques de otras empresas navieras.

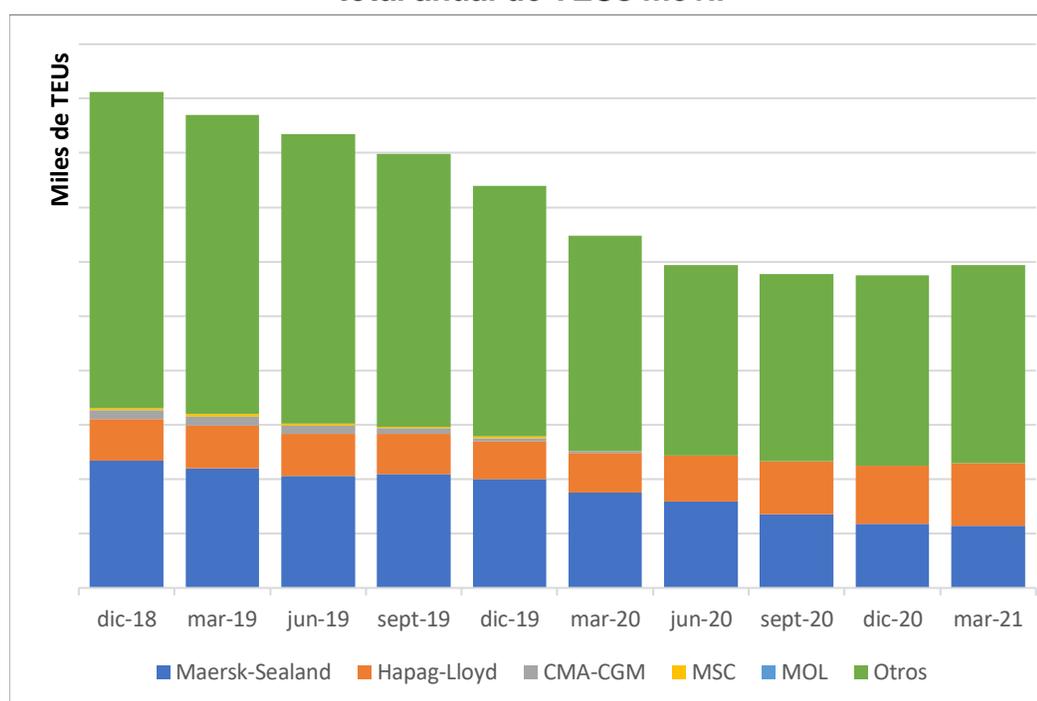
⁽²⁾ El total informado corresponde a lo obtenido en la Tabla N° 8.2 para SVTI en particular.

Fuente: Elaboración propia en base a información aportada por empresas navieras en respuestas Oficio Circular N° 19, de 26 de abril y a Oficio Ord. N° 910, de 17 de junio, ambos de 2021.

208. En el Gráfico N° 2 siguiente se visualiza el número de TEUs transferidos durante los últimos 12 meses en cada trimestre²⁷⁴:

²⁷⁴ Anexo confidencial [88].

Gráfico N° 2: Evolución de carga contratada a líneas navieras, total anual de TEUs móvil



Fuente: Elaboración propia en base a información aportada por empresas navieras en respuestas Oficio Circular N° 19, de 26 de abril y a Oficio Ord. N° 910, de 17 de junio, ambos de 2021; y el total reportado por SVTI en respuesta a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

Nota 1: En el gráfico no aparece Hamburg Süd pues no cuenta con el detalle de la fecha de atraque para calcular el total anual móvil de toneladas. Las toneladas transferidas por esta empresa naviera están sumadas en "Otros".

Nota 2: En la versión pública de este gráfico se omiten los valores en el eje vertical y los porcentajes de participación.

209. En efecto, se confirma que Maersk bajó considerablemente su movimiento de carga en SVTI, tanto en toneladas como en TEUs. Sin embargo, mantiene su posición como principal cliente, en términos del total anual móvil de TEUs. Luego, sigue Hapag-Lloyd, quien tuvo un incremento en TEUs, lo cual le permitió pasar de un [0%-10%] el 2018 a un [15%-25%] el 2020²⁷⁵. En el periodo analizado, el resto de las líneas navieras -CMA-CGM, MSC y MOL- movilizaron cantidades muy bajas de TEUs, en comparación con las dos empresas ya mencionadas.
210. En la Tabla N° 20.1 siguiente se presenta la participación de las líneas navieras operadoras, según las toneladas contratadas en SVTI²⁷⁶:

²⁷⁵ Anexo confidencial [89].

²⁷⁶ Anexo confidencial [90].

Tabla N° 20.1: Participación anual de navieras operadoras⁽¹⁾ en el Puerto San Vicente, por toneladas contratadas. Periodo 2018-2020

Naviera operadora	2018		2019		2020	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
Maersk-Sealand	[2.000.000-3.000.000]	[40%-50%]	[2.000.000-3.000.000]	[60%-70%]	[1.000.000-2.000.000]	[40%-50%]
Hapag-Lloyd	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[250.000-500.000]	[0%-10%]	[500.000-1.000.000]	[25%-30%]
Hamburg Süd	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]	[250.000-500.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]
Transmares	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]	[250.000-500.000]	[0%-10%]
Otros	[1.000.000-2.000.000]	[25%-30%]	[500.000-1.000.000]	[10%-15%]	[250.000-500.000]	[10%-15%]
Total	[5.000.000-6.000.000]		[4.000.000-5.000.000]		[3.000.000-4.000.000]	

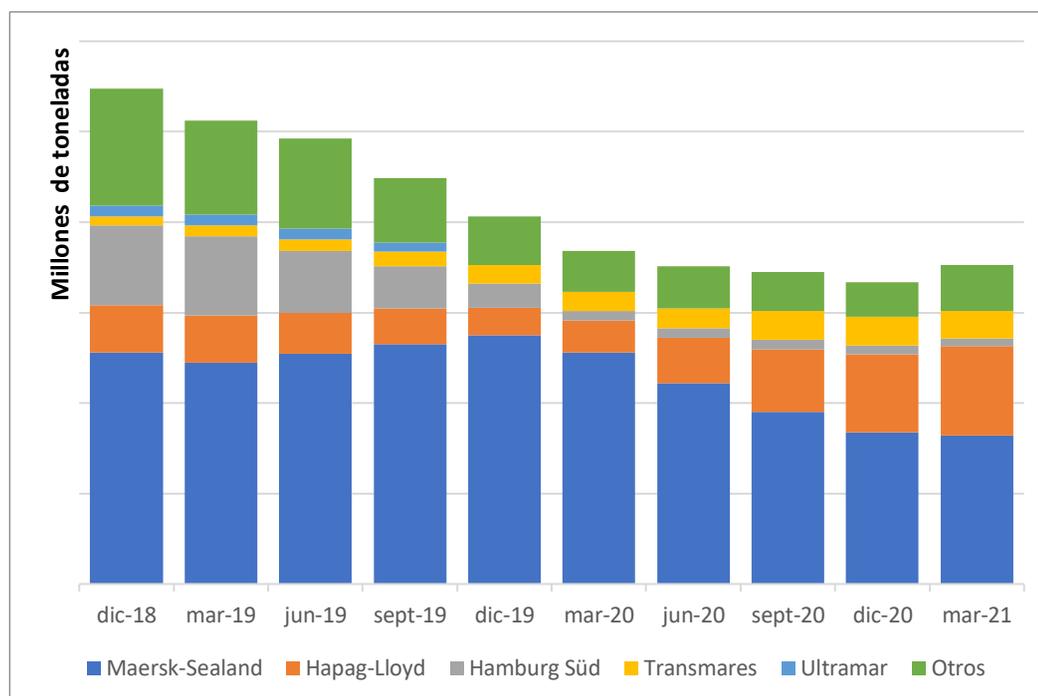
⁽¹⁾ Entendiéndose por línea operadora la empresa naviera que efectivamente prestó el servicio de transporte.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por SVTI en respuesta al Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

211. Y, en el Gráfico N° 3 siguiente se visualiza el total anual móvil de carga transferida (durante los 12 meses anteriores) de cada trimestre, como indica el numeral XIII.3.2 del Dictamen N° 1045 para la determinación de los usuarios relevantes de SVTI²⁷⁷:

²⁷⁷ Anexo confidencial [91].

Gráfico N° 3: Evolución de carga movilizada por líneas operadoras, total anual de toneladas móvil



Fuente: Respuesta SVTI a Oficio Ord. N° 1009 de 2 de julio de 2021.

Nota: En la versión pública de este gráfico se omiten los valores en el eje vertical y los porcentajes de participación.

212. De la tabla y gráfico anteriores se puede observar que, de acuerdo a los datos aportados por SVTI, Hapag-Lloyd desde diciembre de 2020 movilizó sobre el 25% de la carga transferida en la concesionaria, participación que, como se observa en el Gráfico N° 3, aumentó en el periodo móvil a marzo de 2021, llegando a un [25%-35%]²⁷⁸, con lo que calificaría como “usuario relevante”, en los términos del Dictamen N° 1045.
213. El aumento de participación de Hapag-Lloyd, de menos de un 10% en el 2018 a un poco más de 25%, se habría dado no tanto por captar de manera importante la carga movilizada por otras navieras, sino más bien por la salida de la carga que iba directo al Asia desde SVTI y que era movilizada por Maersk, lo que en definitiva, disminuye el total de toneladas movilizadas en el puerto.

²⁷⁸ Anexo confidencial [92].

214. Sobre este punto, es importante señalar que los datos presentados por SVTI a esta Fiscalía no son coincidentes con los reportados por la empresa a EPTSV²⁷⁹.
215. Ahora bien, como se puede ver en la Tabla N° 20.2 siguiente, los datos presentados por EPTSV a esta Fiscalía tampoco son concordantes con lo reportado por SVTI a esta Fiscalía²⁸⁰:

Tabla N° 20.2: Participación Hapag-Lloyd como transportador efectivo conforme información de EPTSV

IV.- Modalidad TRANSPORTADOR EFECTIVO				
	SVTI			
	IMPO	EXPO	CABOTAJE	TOTAL
Hapag Lloyd				
TOTAL TM Cjto Usuarios				
TOTAL TM SVTI				
% TM Transportador Efectivo - SVTI				

Fuente: Respuesta EPTSV de 24 de junio de 2021 a Oficio Ord. N° 895 de 16 de junio de 2021.

216. Adicionalmente, a partir de la información aportada por EPTSV, se generaron la Tabla N° 20.3 y Gráfico N° 4 siguientes²⁸¹:

²⁷⁹ En cuanto a las diferencias de los datos, esta Fiscalía requiere realizar otras diligencias para poder indicar cuál sería el motivo de las mismas.

En cualquier caso, es preciso indicar que los datos de exportación e importación aportados por EPTSV fueron originalmente entregados por SVTI a EPTSV y provienen “de una empresa externa denominada Brains Consulting & Research (www.brains.cl)”. En respuesta EPTSV, de 21 de julio de 2021, a Oficio Ord. N° 1068, de 14 de julio de 2021.

²⁸⁰ Anexo confidencial [93].

²⁸¹ Anexo confidencial [94].

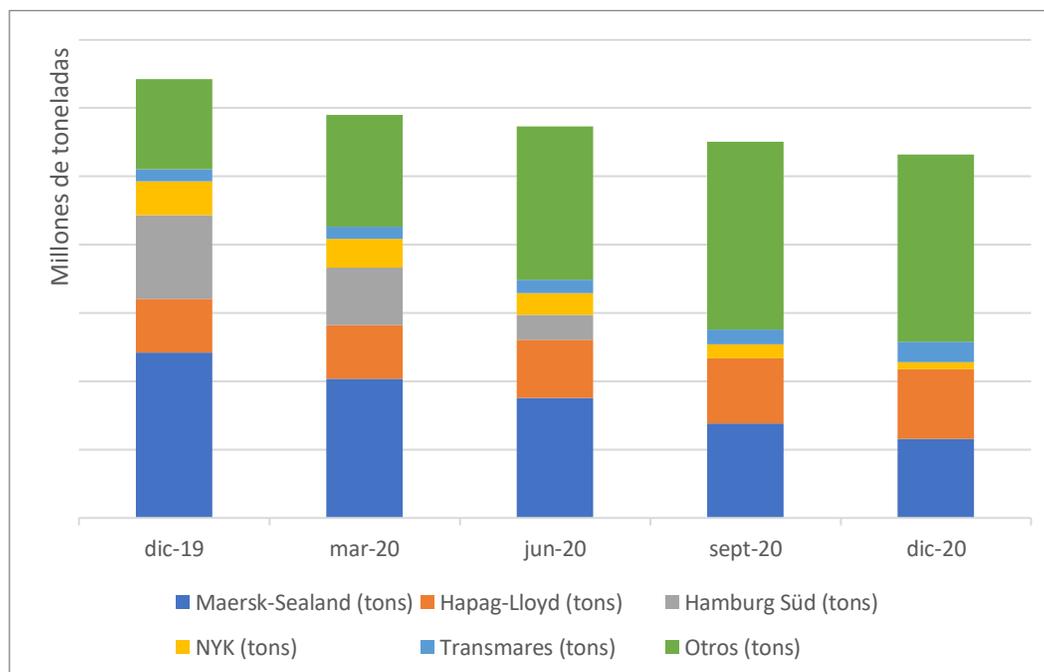
Tabla N° 20.3: Participación anual de las líneas operadoras en el Puerto de San Vicente, año 2020. Periodo 2018-2020

Armador o naviera	2019		Jun-20 ⁽¹⁾		2020	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
Maersk-Sealand	[1.000.000-1.500.000]	[30%-40%]	[500.000-1.000.000]	[30%-40%]	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]
Hapag-Lloyd	[250.000-500.000]	[10%-15%]	[250.000-500.000]	[10%-15%]	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]
Hamburg Süd	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-5%]
NYK	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]
Transmares	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]
Otros	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]	[1.000.000-1.500.000]	[30%-40%]	[1.000.000-1.500.000]	[50%-60%]
Total	[3.000.000-3.500.000]		[2.500.000-3.000.000]		[2.500.000-3.000.000]	

⁽¹⁾ En el reporte de esta columna se consideró el total anual móvil para junio de 2020.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por EPTSV en respuesta a Oficio Ord. N° 895, de 16 de junio de 2021.

Gráfico N° 4: Evolución de carga movilizada por líneas operadoras, total anual móvil de toneladas



Fuente: Respuesta EPTSV a Oficio Ord. N° 895, de 16 de junio de 2021.

Nota: En la versión pública de este gráfico se omiten los valores en el eje vertical y los porcentajes de participación.

217. Se puede observar que los datos obtenidos en las Tablas N° 20.2 y 20.3 sobre la participación de Hapag-Lloyd para el año 2020 no coinciden. Esto se debe a que en la información aportada por EPTSV no se consideró la participación de Hapag-Lloyd en la actividad de cabotaje como transportista efectivo, sino como fletador. Esto, tal como se revisa en la Tabla N° 20.4, aportada también por EPTSV²⁸²:

Tabla N° 20.4: Participación Hapag-Lloyd como fletador conforme información de EPTSV

I.- Modalidad FLETADOR

		SVTI			
		IMPO	EXPO	CABOT	TOTAL
Hapag Lloyd					
TOTAL TM Cjto Usuarios	MT				
TOTAL Net Market	MT				
% TM Fletador - Mercado Regional					

Fuente: Respuesta EPTSV de 24 de junio de 2021 a Oficio Ord. N° 895 de 16 de junio de 2021.

218. Del mismo modo, según los datos presentados por Hapag-Lloyd respecto de las cargas movilizadas en su calidad de armador o naviera, ella habría tenido el 2020 una mayor participación en el Puerto San Vicente, en comparación con los datos de EPTSV. Sin embargo, su participación sería inferior al 25%²⁸³:

Tabla N° 20.5: Participación anual de Hapag-Lloyd en el Puerto San Vicente, en toneladas movilizadas, según Hapag-Lloyd. Periodo 2018-2020

Armador o naviera	2018		2019		2020	
	N° tons	%	N° tons	%	N° tons	%
Hapag-Lloyd	[500.000-1.000.000]	[0%-10%]	[0-500.000]	[10%-15%]	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]
Total	[5.000.000-6.000.000]		[4.000.000-5.000.000]		[3.000.000-4.000.000]	

(1) Entendiéndose por línea operadora la empresa naviera que efectivamente prestó el servicio de transporte.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por Hapag-Lloyd a la pregunta 3 del Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.

²⁸² Anexo confidencial [95].

²⁸³ Anexo confidencial [96].

219. Estas diferencias permiten afirmar que la EPTSV no contaría con información fidedigna para una adecuada fiscalización del cumplimiento de la actual restricción a la integración vertical. Esto no es algo nuevo, pues esta Fiscalía en casos anteriores ha observado la dificultad que tienen las Empresas Portuarias para obtener la información básica que permita verificar el cumplimiento de las diferentes obligaciones por parte de los concesionarios²⁸⁴.
220. Adicionalmente, en la Tabla N° 20.6 siguiente se presenta la participación de las líneas operadoras, según los TEUs contratados en SVTI²⁸⁵:

Tabla N° 20.6: Participación anual de líneas operadoras⁽¹⁾ en el Puerto San Vicente, por TEUs movilizados. Periodo 2018-2020

Línea operadora	2018		2019		2020	
	N° TEUS	%	N° TEUS	%	N° TEUS	%
Maersk-Sealand	[300.000-400.000]	[60%-70%]	[300.000-400.000]	[80%-90%]	[100.000-200.000]	[60%-70%]
Hapag-Lloyd	[50.000-100.000]	[10%-15%]	[10.000-50.000]	[0%-10%]	[50.000-100.000]	[30%-40%]
Hamburg Süd	[50.000-100.000]	[15%-25%]	[10.000-50.000]	[0%-10%]	[10.000-50.000]	[0%-10%]
Evergreen	[10.000-50.000]	[0%-10%]	[0-5.000]	[0%-5%]	[0-5.000]	[0%-5%]
Otros	[0-5.000]	[0%-10%]	[0-5.000]	[0%-10%]	[0-5.000]	[0%-10%]
Total	[400.000-500.000]		[300.000-400.000]		[200.000-300.000]	

(1) Entendiéndose por línea operadora la empresa naviera que efectivamente prestó el servicio de transporte.

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por SVTI en respuesta al Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

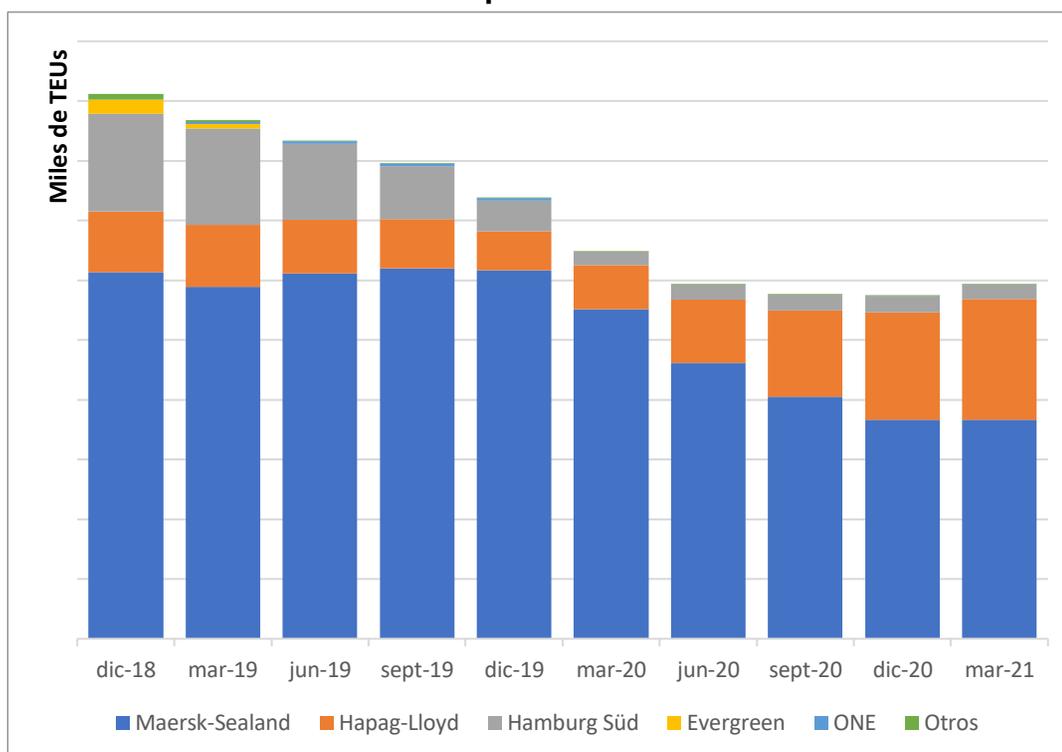
221. Y, en el Gráfico N° 5 siguiente, se visualiza el número de TEUs transferidos por año móvil (en los 12 meses anteriores), en cada trimestre, siendo

²⁸⁴ FNE, Informe de Archivo, Fiscalización de Frentes de Atraque de Puertos sujetos a los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542, Rol N° 2315-14, pp.13-16.

²⁸⁵ **Anexo confidencial [97].**

relevante el efecto de la salida de las rutas directas al Asia por parte de Maersk²⁸⁶:

Gráfico N° 5: Evolución de carga movilizada por líneas operadoras, TEUs por año móvil



Fuente: Respuesta SVTI a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

Nota: En la versión pública de este gráfico se omiten los valores en el eje vertical y los porcentajes de participación.

222. Por otra parte, el incremento de la participación de Hapag-Lloyd -revisado para el total anual móvil de toneladas movilizadas del Gráfico N° 3- se acentúa en el caso de los TEUs, pasando de aproximadamente un [10%-20% en el 2018, a un poco menos del [30%-40%] en diciembre de 2020 y del [30%-40%] en marzo de 2021²⁸⁷.
223. En cuanto a las participaciones de los agentes de nave en la carga movilizada en el Puerto San Vicente, éstas se presentan en la Tabla N° 21 siguiente²⁸⁸:

²⁸⁶ Anexo confidencial [98].

²⁸⁷ Anexo confidencial [99].

²⁸⁸ Anexo confidencial [100].

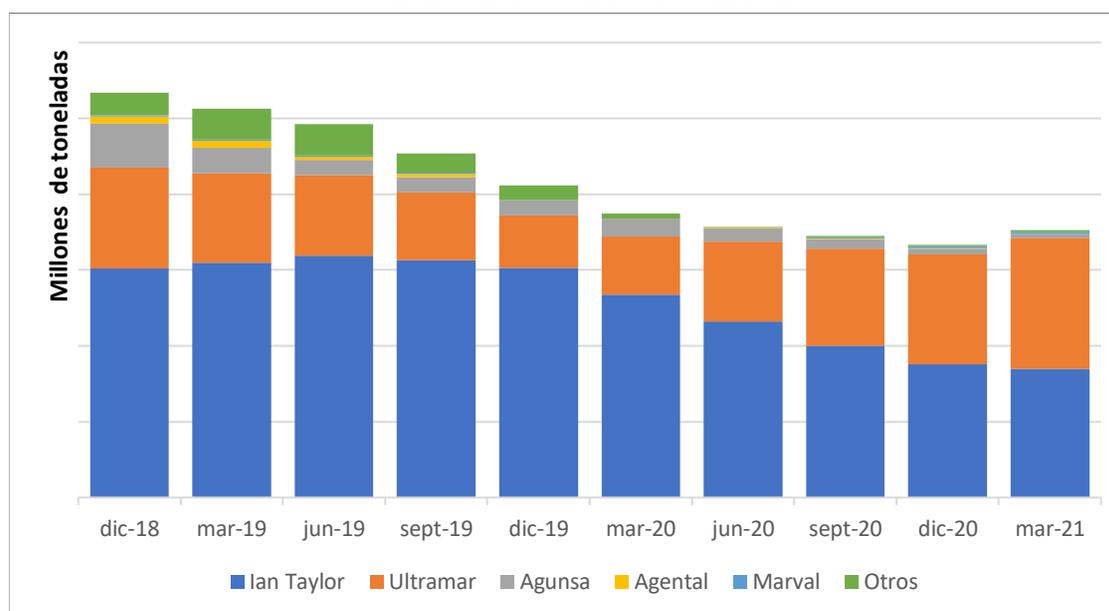
Tabla N° 21: Participación anual de agentes de naves en el Puerto San Vicente, por toneladas agenciadas. Periodo 2018-2020

Agente de naves	2018		2019		2020	
	N° ton	%	N° ton	%	N° ton	%
Ian Taylor	[3.000.000-4.000.000]	[50%-60%]	[3.000.000-4.000.000]	[70%-80%]	[1.000.000-2.000.000]	[50%-60%]
Ultramar	[1.000.000-2.000.000]	[15%-25%]	[500.000-1.000.000]	[15%-25%]	[1.000.000-2.000.000]	[40%-50%]
Agunsa	[500.000-1.000.000]	[10%-15%]	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]
NYK	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-5%]	[0-250.000]	[0%-5%]
Otros	[250.000-500.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]	[0-250.000]	[0%-10%]
Total	[5.000.000-6.000.000]		[4.000.000-5.000.000]		[3.000.000-4.000.000]	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por SVTI en respuesta al Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

224. Y en el Gráfico N° 6 siguiente se visualiza la carga transferida por año móvil, en cada trimestre, como indica el numeral XIII.3.2 del Dictamen N° 1045 para la determinación de los usuarios relevantes de SVTI²⁸⁹:

Gráfico N° 6: Evolución de carga agenciada por agentes de naves, total anual de toneladas móvil



Fuente: Respuesta SVTI a Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

Nota 2: En la versión pública de este gráfico se omiten los valores en el eje vertical y los porcentajes de participación.

²⁸⁹ Anexo confidencial [101].

225. Como se puede ver de la Tabla N° 21 y el Gráfico N° 6 anterior, hasta el año 2020, Ian Taylor se mantuvo como el principal agente de naves en SVTI, siendo alcanzado por Ultramar en marzo de 2021, calificando ambos como “usuarios relevantes”, al considerar sus participaciones en el total anual móvil de toneladas agenciadas. Si bien Ultramar tuvo una baja participación hasta el año 2019 (poco más de un [10%-20%])²⁹⁰, ésta prácticamente se triplicó en marzo de 2021, llegando a casi un [40%-50%]²⁹¹.
226. Cabe recordar que Ultramar está relacionada con Puerto Coronel²⁹², mientras que Agental y Agunsa -relacionadas a TTP y Cabo Froward- tienen una baja participación en SVTI.
227. Finalmente, se puede ver la participación del segmento de los clientes en la Tabla N° 22 siguiente²⁹³:

²⁹⁰ **Anexo confidencial [102].**

²⁹¹ **Anexo confidencial [103].**

²⁹² Ver *supra* párrafo 47y siguientes.

²⁹³ **Anexo confidencial [104].**

Tabla N° 22: Participación anual de clientes embarcadores en el Puerto San Vicente, por toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Cliente	2018		2019		2020	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
Arauco	[1.000.000-1.500.000]	[30%-40%]	[500.000-1.000.000]	[30%-40%]	[250.000-500.000]	[10%-15%]
CAP	[100.000-250.000]	[0%-10%]	[100.000-250.000]	[0%-10%]	[250.000-500.000]	[10%-15%]
CMPC	[250.000-500.000]	[0%-10%]	[100.000-250.000]	[0%-10%]	[250.000-500.000]	[10%-15%]
COMACO S.A.	[500.000-1.000.000]	[10%-15%]	[0-100.000]	[0%-10%]	[0-100.000]	[0%-5%]
Consortio Maderero	[250.000-500.000]	[0%-10%]	[100.000-250.000]	[0%-10%]	[0-100.000]	[0%-10%]
Masisa S.A.	[100.000-250.000]	[0%-10%]	[100.000-250.000]	[0%-10%]	[0-100.000]	[0%-10%]
Blumar	[0-100.000]	[0%-10%]	[0-100.000]	[0%-10%]	[0-100.000]	[0%-10%]
Otros	[1.000.000-1.500.000]	[30%-40%]	[1.000.000-1.500.000]	[30%-40%]	[1.000.000-1.500.000]	[50%-60%]
Total	[4.000.000-4.500.000]		[2.500.000-3.000.000]		[2.000.000-2.500.000]	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por SVTI en respuesta al Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

228. En la Tabla N° 22 queda de manifiesto la reducción de la carga transferida de Arauco por medio de SVTI, pasando de aproximadamente un [30%-40%] en el año 2018 a menos de un [10%-20%] durante el año 2020²⁹⁴⁻²⁹⁵. Por otro lado, se observa que la Compañía Huachipato Siderúrgica (“CAP”) obtuvo un incremento tanto en las toneladas transferidas como en su relevancia como usuario del Puerto San Vicente (de poco más de 5% a más de un 10%) en virtud de la mayor transferencia de acero. Al respecto, cabe señalar que, SVTI informó a los embarcadores como exportadores, no obstante la carga de CAP podría igualmente corresponder a cabotaje. Se destaca que los demás usuarios presentados en la Tabla N° 22 corresponden principalmente a empresas del sector forestal

²⁹⁴ Anexo confidencial [105].

²⁹⁵ Anexo confidencial [106].

229. Finalmente, se puede ver la participación del segmento de los clientes consignatarios (importación), según fue reportado por SVTI, en la Tabla N° 23 siguiente²⁹⁶:

Tabla N° 23: Participación anual de clientes consignatarios en el Puerto San Vicente, por toneladas transferidas. Periodo 2018-2020

Cliente	2018		2019		2020	
	Nº ton.	%	Nº ton.	%	Nº ton.	%
Maersk	[150.000-250.000]	[15%-25%]	[250.000-500.000]	[15%-25%]	[150.000-250.000]	[15%-25%]
Cementos Bío Bío del Sur S.A.	[250.000-500.000]	[15%-25%]	[150.000-250.000]	[15%-25%]	[50.000-100.000]	[0%-10%]
CAP	[0-50.000]	[0%-10%]	[0-50.000]	[0%-10%]	[250.000-500.000]	[25%-30%]
Hapag-Lloyd	[0-50.000]	[0%-10%]	[0-50.000]	[0%-10%]	[50.000-100.000]	[0%-10%]
Otros	[500.000-1.000.000]	[50%-60%]	[250.000-500.000]	[40%-50%]	[250.000-500.000]	[40%-50%]
Total	[1.000.000-1.500.000]		[1.000.000-1.500.000]		[1.000.000-1.500.000]	

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por SVTI en respuesta al Oficio Ord. N° 1009, de 2 de julio de 2021.

230. En la Tabla N° 23 aparecen como clientes las empresas navieras Maersk y Hapag-Lloyd. Ello se explica por los servicios que SVTI le presta directamente para la carga y descarga de contenedores vacíos, de cuya logística se hacen cargo las navieras. Es preciso notar, que las tarifas publicadas por SVTI establecen el mismo valor para el embarque y desembarque de contenedores tanto llenos como vacíos (Tarifas 101 a 104)²⁹⁷.

²⁹⁶ **Anexo confidencial [107].**

²⁹⁷ Disponible en: <<https://www.svti.cl/tarifas-publicas>> [última consulta: 4 de agosto de 2021]. Lo anterior es sin perjuicio de que “se cobrará a los usuarios por la seguridad relacionada con la transferencia de carga movilizada en contenedores de descarga y embarque llenos, estándar o no, que excedan aquellas exigidas a San Vicente Terminal Internacional conforme a la normativa y reglamentación vigente”. En: SVTI. Manual de Servicios 2021, p. 15. Disponible en: <https://www.svti.cl/upload/paginas/archivos/06-05-2021-12-08-47_manualdeserviciosvti.pdf> [última consulta: 4 de agosto de 2021]

231. Además, se observa que la participación de Cementos Bío-Bío ha ido bajando las toneladas transferidas por Puerto San Vicente y también su participación de menos del 10%.
232. Por último, destaca el aumento importante de toneladas movilizadas por CAP (desde aproximadamente las [10-25] mil toneladas, en 2018, a [200-300] mil toneladas aproximadamente, en 2020), lo que implicó un aumento de su participación de menos de un [0%-10%] en 2018 a más de un [25%-30%] en 2020²⁹⁸.
233. En consecuencia, en virtud de los antecedentes revisados en la presente sección, así como también aquellos vistos en la sección II.B.2, entre diciembre de 2018 y marzo de 2021 han calificado como usuarios relevantes, en los términos del Dictamen 1045, las siguientes empresas y sus personas relacionadas, en virtud del total anual móvil de toneladas en las que intervinieron como actores de la cadena de suministro del transporte marítimo en las fechas 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre en los años 2018 a 2021 revisadas:
- a) MSC, por su participación²⁹⁹ como: (i) 1 línea naviera en la Región del Bío-Bío al 31 de diciembre de los años 2018, 2019 y 2020, en Tabla N° 12.1; (ii) línea operadora en la Región del Bío-Bío al 31 de diciembre de 2020;
 - b) Maersk, por su participación³⁰⁰ tanto como línea naviera y como línea operadora en el Puerto San Vicente al 31 de diciembre de los años 2018, 2019 y 2020, y 31 de marzo de 2021;
 - c) Hapag-Lloyd por su participación³⁰¹ como línea operadora en el Puerto San Vicente al 31 de diciembre de 2020 y 31 de marzo de 2021;

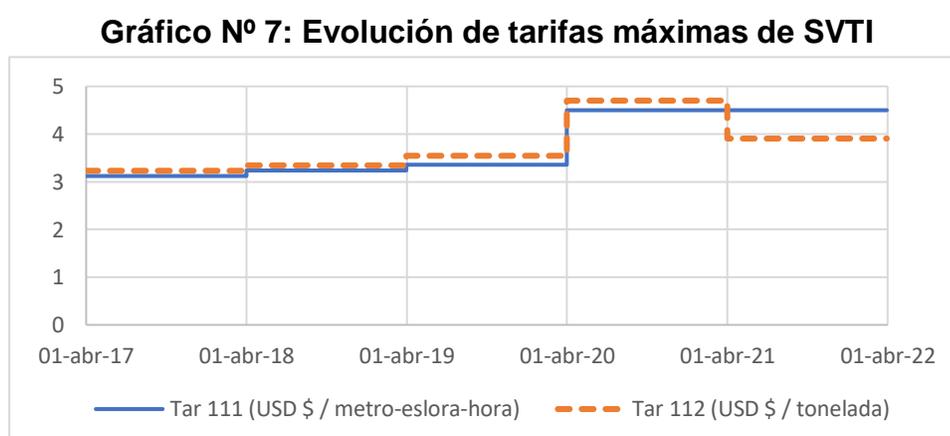
²⁹⁸ **Anexo confidencial [108].**

²⁹⁹ Véase Tabla N° 13.1.

³⁰⁰ Véase Tablas N° 19.1 y 20.1, y Gráficos N° 1 y 3.

³⁰¹ Véase Tabla N° 20.1 y Gráfico N° 3.

- d) Ultramar, por su participación³⁰² como agente de naves tanto en la Región del Bío-Bío, como en el Puerto San Vicente, al 31 de diciembre de los años 2018, 2019 y 2020, y 31 de marzo de 2021;
 - e) MSC Chile, por su participación³⁰³ como agente de naves en la Región del Bío-Bío al 31 de diciembre de los años 2018, 2019 y 2020;
 - f) Agunsa, por su participación³⁰⁴ como agente de naves en la Región del Bío-Bío al 31 de diciembre de los años 2018, 2019 y 2020;
 - g) Ian Taylor, por su participación³⁰⁵ como agente de naves en la Región del Bío-Bío al 31 de diciembre de los años 2018 y 2019, así como también en Puerto San Vicente al 31 de diciembre de los años 2018, 2019 y 2020 y 31 de marzo de 2021;
 - h) Arauco, por su participación³⁰⁶ como cliente exportador en la Región del Bío-Bío al 31 de diciembre de los 2018, 2019 y 2020, y como cliente exportador de Puerto San Vicente al 31 de diciembre de los 2018 y 2019.
 - i) CAP, por su participación³⁰⁷ como cliente consignatario de Puerto San Vicente, al 31 de diciembre de 2020.
234. Por otro lado, la evolución de las tarifas máximas de servicios básicos, en particular los de muellaje a la nave (“Tar 111”) y muellaje a la carga (“Tar 112”) se presenta en el Gráfico N° 7 a continuación:



Fuente: Elaboración propia con tarifas vigentes publicadas y datos aportados por SVTI en respuesta de 28 de julio de 2021 a Oficio Ord. N° 1074, de 14 de julio de 2021.

³⁰² Véase Tablas N° 14 y 21, y Gráfico N° 6.

³⁰³ Véase Tabla N° 14.

³⁰⁴ Véase Tabla N° 14.

³⁰⁵ Véase Tablas N° 14 y 21, y Gráfico N° 6.

³⁰⁶ Véase Tablas N° 15 y 22.

³⁰⁷ Véase Tabla N° 23.

235. Como se advierte en el gráfico, en abril de 2018 y 2019, SVTI realizó un alza moderado de las tarifas, de manera que entre abril de 2017 y marzo de 2020, las tarifas sufrieron un aumento de menos de un 10%. Posteriormente, en abril del 2020, la concesionaria efectuó un incremento importante de las tarifas revisadas -entre un 30% y 40%- en comparación con su valor en el periodo anterior.
236. Esto se da en un contexto de la llegada de la pandemia COVID-19 a Chile y la posterior declaración de estado de catástrofe para nuestro país, lo que implicó el establecimiento de cuarentenas, que redujeron la disponibilidad de mano de obra en los puertos, además de interrupciones en su operación ocurridas desde el inicio del conflicto social a finales de 2019³⁰⁸.
237. Posteriormente, en abril de 2021, se mantuvo la tarifa máxima de muellaje a la nave y se redujo la tarifa de muellaje a la carga a un valor que, en todo caso, es superior al que regía en abril de 2019.
238. En síntesis, de lo analizado en esta sección es posible concluir que:
- a) En estos últimos 3 años, la transferencia de carga ha disminuido en el terminal SVTI, principalmente en contenedores;
 - b) En cuanto a la calificación de Hapag-Lloyd -naviera relacionada a SVTI- como usuario relevante, existe una discrepancia en la información aportada por los diferentes actores para el año 2020 (EPTSV, SVTI y la misma Hapag-Lloyd), presentándose una participación superior al umbral de 25% establecido en el Dictamen N° 1045 con los datos aportados por SVTI, mientras que, con la información de EPTSV y Hapag-Lloyd, se tiene una participación inferior a ese umbral. Con los antecedentes presentados por SVTI a esta Fiscalía, para el primer trimestre 2021 Hapag-Lloyd superaría con un mayor margen el límite previamente señalado;
 - c) En el mismo segmento de navieras, califican actualmente como usuarios relevantes MSC, por superar el umbral de 15% respecto de la carga movilizada en la región, y Maersk, por superar el umbral de 25% respecto

³⁰⁸ Nota de prensa de Mundo Marítimo, de 31 de diciembre de 2021. Disponible en: <<https://mundomaritimo.cl/noticias/diversos-puertos-y-terminales-de-chile-detienen-sus-operaciones-a-causa-de-conflicto-social>> [última consulta: 4 de agosto de 2021]

de la carga movilizada en SVTI. A nivel mundial, ambas navieras operan bajo el consorcio denominado “2M”;

- d) En los segmentos de agentes de naves, cuatro empresas califican como usuarios relevantes, sea por superar el umbral definido en el Dictamen N° 1045 respecto de la carga movilizada en el mismo puerto o en la región. Y respecto de los segmentos de clientes, importadores y exportadores, Arauco y CAP también califican como usuarios relevantes de SVTI;
- e) Adicionalmente, se debe notar la concentración observada en los distintos segmentos de la cadena de transporte marítimo, en que Maersk ha sostenido una participación cercana al 30% de las toneladas movilizadas como línea operadora en Puerto San Vicente, y por sobre el 60% del total de TEUs transferidos; Ian Taylor y Ultramar, como agentes de naves, representan casi la totalidad de las toneladas transferidas; en tanto que durante el 2018 y el 2019, Arauco movilizó cerca de un 30% de la carga transferido en Puerto San Vicente.

B. Riesgos asociados al alzamiento de la restricción a la integración vertical

- 239. EPTSV ha solicitado el alzamiento total o parcial de la restricción a la integración vertical establecida en el Dictamen N° 1045, a petición de SVTI. Los riesgos de la integración vertical en la industria naviera han sido latamente descritos en anteriores informes de este H. Tribunal. En síntesis, ellos dicen relación con la posibilidad de que el concesionario integrado *aguas arriba* o *aguas abajo*, niegue el acceso al terminal portuario, discrimine entre sus usuarios o incurra en prácticas de sabotaje³⁰⁹.
- 240. La presencia o no de incentivos y capacidad para realizar estas conductas y su magnitud dependerán, como también ya se ha señalado³¹⁰, del poder de mercado con que cuenten el puerto y sus relacionadas en los respectivos eslabones del transporte marítimo, con el grado de integración vertical entre

³⁰⁹ Dictámenes N° 1045/1998, N° 1209/2002, N° 1268/2003 y N° 1280/2004, todos de la CPC, así también como en los Informes N° 3/2009, N° 4/2009, N° 5/2009, N° 6/2009, N° 9/2013, N° 10/2014 y N° 11/2014, todos del H. Tribunal. En suma, ellos dicen relación con la posibilidad de que un administrador integrado, ya sea *aguas arriba* o *aguas abajo* del terminal portuario, niegue el acceso a una determinada instalación, discrimine entre sus usuarios o incurra en prácticas de sabotaje.

³¹⁰ Informes N° 3/2009, N° 4/2009, N° 5/2009, N° 6/2009, N° 9/2013, N° 10/2014 y N° 11/2014, todos del H. Tribunal.

éstas y la capacidad de la empresa portuaria pública y de los restantes accionistas de la concesionaria para detectar e inhibir estas conductas.

241. Las conductas de discriminación y sabotaje son probables que acaezcan cuando el terminal portuario tiene poder de mercado, lo que puede ocurrir, por ejemplo, cuando hay muy pocos actores en el mercado o bien, cuando hay un escenario de congestión. Estas conductas también son propensas de concretarse en un contexto de escasa transparencia para el control del concesionario integrado. Por otro lado, navieras no relacionadas y otros usuarios, que movilicen volúmenes relevantes o tipos de carga específicos, pueden tener poder de negociación para inhibir estos riesgos.
242. En cuanto al poder de mercado en el segmento portuario, se observa que SVTI ha perdido un porcentaje significativo de su participación en el mercado relevante, no contando actualmente con posición de dominio. A esto, se suma el poder de negociación que tendrían distintos actores de la cadena de transporte marítimo, como las navieras -que operan en alianzas o consorcios- y exportadores, como Arauco.
243. No obstante lo anterior, para el caso particular, tanto SVTI como Lirquén son parte de grupos empresariales que operan otros puertos dentro de las rutas o servicios que llegan a la Región del Bío Bío, lo que pueden generar un contrapeso y tener un poder de negociación mayor, el cual excede el mercado relevante geográfico.
244. Adicionalmente, en la actualidad no se observan escenarios de congestión, sin perjuicio que, en el mediano plazo, eventualmente el aumento de demanda estimado del proyecto MAPA y la recuperación de la actividad económica en nuestro país y en la Región del Bío-Bío, no permiten descartar que, a futuro, existan mayores tasas de ocupación, como las de algunos sitios de los frentes de atraque durante el año 2018 y 2019³¹¹, y esta congestión incrementaría el poder de mercado de los restantes puertos disponibles.

³¹¹ Ver *supra* Tabla N° 16. A mayor abundamiento, conforme a lo declarado por un participante del mercado, podría existir un hipotético escenario de congestión en el Puerto Coronel con el Proyecto MAPA, en el cual no tendría la capacidad para absorber toda la demanda de Arauco, lo que dejaría sólo a STVI y Puerto Lirquén para transferir la carga residual en contenedores. En: Declaración confidencial de fecha 30 de junio de 2021 a las 09:00 horas.

245. En cuanto al grado de integración vertical entre SVTI y usuarios relevantes, conforme a lo descrito en las secciones precedentes es posible distinguir al menos tres escenarios futuros en el hipotético caso que este H. Tribunal autorice el alzamiento de la restricción vertical para el periodo restante de la concesión, cada uno con distintos grados de riesgo para la libre competencia y que se analizan de manera diferenciada: (i) se mantiene la actual estructura de propiedad de SVTI; (ii) SAAM incrementa su participación en la concesionaria, pasando a ser el principal accionista; y, (iii) otros usuarios relevantes -no relacionados con SAAM- ingresan a la propiedad de SVTI.

B.1. Escenario 1: SAAM mantiene su actual participación en SVTI

246. Sobre el primer escenario, cabe destacar que SAAM indicó a esta Fiscalía que, actualmente, no tiene planes de aumentar su participación en SVTI³¹². Entonces, de no modificarse la actual composición de accionistas en SVTI, este escenario sólo difiere de la situación actual en que si Hapag-Lloyd califica como usuario relevante, superando alguno de los umbrales de participación establecido en el Dictamen N° 1045, no se gatillaría una obligación de desinversión.

247. En este sentido, el aumento de participación de Hapag-Lloyd parece explicarse más bien por la disminución de carga total que sufrió SVTI durante el periodo analizado por este Servicio, y no por un incremento relevante de la carga transferida por ella.

B.2. Escenario 2: SAAM incrementa su participación en SVTI

248. En el caso que SAAM incremente su participación en la propiedad de SVTI por sobre el 50% que actualmente posee, aumentarían los beneficios económicos que podría capturar de su estructura verticalmente integrada.

249. Adicionalmente, esta Fiscalía estima que se reduciría la intensidad competitiva interportuaria pues, salvo Puerto Lirquén y Penco, el resto de los terminales portuarios también está controlado por uno o más actores de otros segmentos del mercado. En ese escenario, bajan los esfuerzos para atraer a las navieras, exportadores o importadores relacionados a otros puertos

³¹² Declaración confidencial de fecha 7 de junio de 2021.

competidores, y se privilegia aumentar la eficiencia en beneficio de la relacionada. No es posible estimar la magnitud de estos efectos, pero sin duda sería un escenario de menor intensidad competitiva al descrito en la sección precedente.

250. Por otra parte, esta Fiscalía es de la opinión que un levantamiento total de la restricción, o con un límite superior al 66%, afectaría la fiscalización que pudiese ejercer el accionista restante. Esto porque ante un escenario de integración vertical irrestricta, al superarse el umbral de los dos tercios de la propiedad en la concesión, según lo dispuesto en el artículo 67 de la Ley N° 18.046 sobre sociedades anónimas abiertas, se pierden las medidas de supervisión societaria que podrían ejercer accionistas minoritarios, y que pueden complementar la fiscalización realizada por EPTSV, y no hay intereses contrapuestos a los del controlador que puedan morigerar su capacidad e incentivos de beneficiar a sus relacionadas.

B.3. Escenario 3: Otros usuarios relevantes adquieren participación en SVTI

251. En el evento que se alce el límite a la integración vertical por sobre el 50% y SAAM no incremente su participación en la concesionaria, esto permitiría que otros usuarios relevantes no relacionados ingresen a la propiedad de SVTI.
252. Si bien se podría sostener que la participación de dos o más accionistas independientes en la propiedad de la concesionaria podría reducir la posibilidad de concreción de los riesgos de abuso, al fiscalizarse mutuamente, la participación conjunta de múltiples usuarios relevantes genera riesgos adicionales a los considerados precedentemente.
253. En el contexto actual -descrito en la sección II.B.2- de mayor concentración y conformación de alianzas entre las empresas navieras y con otros actores de la industria³¹³, podría -al contrario- facilitarse prácticas de discriminación y sabotaje, compartiendo los beneficios de una restricción a la competencia, especialmente si estos usuarios relevantes poseen poder de mercado en sus respectivos segmentos.

³¹³ Anexo confidencial [109].

254. Adicionalmente, los riesgos que genera la integración vertical al puerto se incrementan en el caso que sean dos o más usuarios relevantes de un mismo segmento de la industria los que participen en la propiedad de la concesionaria -i.e. Hapag-Lloyd y otra naviera-, y juntos tengan incentivos coincidentes para beneficiarse mediante conductas anticompetitivas respecto de otros competidores no relacionados, además del incremento en los riesgos de coordinación, por la interacción que tendrán como accionistas y por la posibilidad de acceso a información comercial sensible.
255. Por esto, un análisis respecto de la incorporación de un nuevo usuario relevante como accionista de la concesionaria de San Vicente, debiese revisarse caso a caso, para establecer las medidas de mitigación -sean estructurales o conductuales- apropiadas según el nivel de riesgos que genere ese usuario relevante en particular.

B.4. Síntesis del análisis de cambios en el nivel de integración vertical

256. De los escenarios analizados, es claro concluir que no se aprecia un incremento significativo de riesgos para la libre competencia en el caso en que se mantenga la actual estructura de propiedad en SVTI. Es así que este Servicio plantea adoptar una alternativa más prudente a lo solicitado por EPTSV, y levantar la restricción a la integración vertical sólo a un 50% del capital, derechos a voto o utilidades de la sociedad concesionaria. Lo que se refuerza con el hecho de que SAAM manifestó no tener intención de tomar el control de SVTI.
257. Por otro lado, si se alzase la restricción vertical como es solicitado por EPTSV, ello permitiría el ingreso a la concesionaria de otros usuarios relevantes, lo que incrementaría los incentivos a realizar conductas de discriminación, sabotaje y/u obtención de información sensible de competidores, además de generar los riesgos de coordinación que hoy no se presentan. Lo mismo ocurriría si se amplía el límite de la restricción a la integración vertical al que están sujetos el conjunto de usuarios relevantes, a un 60%, en donde un usuario relevante, por ejemplo, una naviera distinta de Hapag-Lloyd, podría adquirir el diferencial en la propiedad del concesionario hasta alcanzar -en conjunto a la que ya posee SAAM- el límite impuesto.

258. En cualquier caso, deben considerarse medidas conductuales efectivas, al menos equivalentes o más robustas que las indicadas en los Informes emitidos por este H. Tribunal para otras concesiones portuarias³¹⁴, y específicas para inhibir la posibilidad de que la concesión del Puerto San Vicente sea utilizada para bloquear el ingreso de nuevos competidores o la expansión de los actuales en los mercados donde participan los usuarios relevantes relacionados. Estas medidas podrían considerar obligaciones de información a EPTSV sobre tarifas e indicadores de calidad de servicio desagregadas por cliente, restricciones a las facultades de control o influencia decisiva que puedan poseer los usuarios relevantes en la administración de la concesionaria, ya sea directamente o a través de pactos u otras convenciones con los restantes accionistas, y restricciones al flujo de información comercial estratégica que puedan obtener en esa calidad.
259. Finalmente, este Servicio estima que, en cualquier caso, el límite no debería exceder de un 66%, porque al superarse ese umbral se pierden facultades de supervisión societaria que podrían ejercer accionistas minoritarios, y que pueden complementar la fiscalización realizada por EPTSV.

B.5. Eficacia de las medidas conductuales y fiscalización

260. Por último, el Informe Butelmann considera que, incluso, de existir riesgos de conductas contrarias a la libre competencia derivados de eliminar o relajar la restricción a la integración vertical, éstos se encontrarían suficientemente mitigados por medio de los resguardos conductuales aplicables a SVTI.
261. Sobre esta aseveración, esta Fiscalía considera que las discrepancias de información expuestas anteriormente, indicarían lo contrario. La Empresa Portuaria presenta dificultades para poder fiscalizar adecuadamente a SVTI, por cuanto carece de información suficientemente desagregada y fidedigna para verificar las participaciones de los distintos usuarios del puerto en cada segmento. Esta situación no es específica de EPTSV, sino que ha sido una observación común en otros casos seguidos ante este H. Tribunal, y denota

³¹⁴ TDLC, Informe N° 18/2020, párrafo 183. Al respecto, este H. Tribunal indicó en dicho informe que se consideraba necesario incorporar la recomendación formulada por esta Fiscalía en el Informe de Archivo, Fiscalización de Frentes de Atraque de Puertos sujetos a los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542, Rol N° 2315-14.

que tan solo determinar si una empresa relacionada califica o no como usuario relevante ha sido difícil. Lo mismo se extiende a la verificación de no discriminación en las tarifas efectivas y estándares de servicio, si la Empresa Portuaria sólo cuenta con indicadores agregados, que no permiten observar si se está dando un trato diferenciado a empresas relacionadas.

C. Eventuales eficiencias de un alzamiento de la restricción a la integración vertical

262. EPTSV señala en su presentación que, con el alzamiento de la restricción a la integración vertical, SVTI tendría espacio para diversificar sus servicios³¹⁵. Y según lo afirmado por el Gerente General de la concesionaria, de no mediar esta restricción podrían mejorar su capacidad de negociación para rentabilizar el negocio portuario, después de varios años con resultados negativos³¹⁶.
263. En este caso, el levantamiento completo o parcial de la restricción a la integración vertical no tendría asociadas las eficiencias típicas de esta estructura. En términos de la teoría económica, las eventuales eficiencias derivadas de la integración vertical radicarían en la eliminación de la doble marginalización y otras externalidades que podrían conllevar menores precios y mayores inversiones³¹⁷. Otra eficiencia derivada de esta estructura dice relación con el menor riesgo de inversión por parte del concesionario al tener asegurado un determinado nivel de demanda, derivado de la atención a la carga transferida por parte de sus entidades relacionadas.
264. En la actualidad, ninguna de esas eficiencias es relevante en este caso. Así, pues ya no se requiere realizar inversiones significativas durante el curso de la concesión -que ameriten asegurar un determinado volumen de demanda- y SVTI no tiene planes de realizar nuevas inversiones, toda vez que le quedan sólo 8 años de concesión, por lo que no podría rentabilizarlas. Tampoco se generaría una reducción significativa de la doble

³¹⁵ Ver *supra* párrafo 20.

³¹⁶ Declaración confidencial de fecha 31 de mayo de 2021.

³¹⁷ Véase Motta, M., "Política de competencia. Teoría y Práctica", 1ª edición, 2018, pp. 366-400.

marginalización: ese efecto -si fuese relevante- ya se produjo con los niveles de integración actual.

265. De hecho, el informe económico preparado por Butelmann Consultores para SVTI no menciona ni cuantifica algún tipo de eficiencia derivada de incrementar la integración vertical entre la concesionaria y sus usuarios relevantes.
266. Por otra parte, de no modificarse esta restricción, se ha corroborado que para atraer nuevas rutas o servicios en donde participe Hapag-Lloyd -por ejemplo el AN1³¹⁸, para recuperar transporte directo hacia Asia- la concesionaria estaría condicionada a una desinversión que reduzca la participación de SAAM al 40%. Y la naviera estaría restringida en competir por cargas con origen o destino en SVTI, para no exceder con ello el umbral que la califique como usuario relevante.
267. Si bien estas no son eficiencias inherentes a la integración vertical, podemos afirmar que, en el contexto actual de las circunstancias específicas de los mercados en que se desenvuelven SVTI y Hapag-Lloyd, el mantenimiento de la restricción vertical en los términos vigentes generaría una restricción innecesaria de la competencia, al menos de manera temporal. Ahora, para disipar esa restricción basta con aumentar el límite de la restricción vertical a 50% -la participación que actualmente posee SAAM en la concesionaria- pues así ya no se gatillaría la obligación de desinversión si Hapag-Lloyd alcanza una participación superior a 25% de la carga transportada en el puerto. Un aumento del límite a un porcentaje superior al 50% resulta innecesario para lograr ese efecto positivo y, por el contrario, incrementa el nivel de riesgos derivados de la integración vertical, como se explicó en la sección anterior.
268. Respecto de la competencia entre puertos de la región para atraer un nuevo servicio directo de carga a Asia, de mantenerse a restricción vertical actual éste sólo podría ser disputado por dos puertos (Puerto Coronel y Puerto Lirquén). La inhibición de STVI como potencial competidor reduciría la

³¹⁸ Cuya ruta se describe en la página web de Hapag-Lloyd. Disponible en: <https://www.hapag-lloyd.com/es/services-information/routes-trades/routes/route-finder.html/latin_america/asia/AN1.html> [última consulta: 4 de agosto de 2021]

presión competitiva entre los restantes para ofrecer menores tarifas o mejoras en los niveles de calidad de servicios. Lo anterior, es sin perjuicio del poder de negociación con el que ya cuentan las empresas navieras, de modo que la reducción de precios hacia usuarios finales podría no ser tan significativa.

269. Del mismo modo, para los clientes que requieren de las rutas directas al Asia, se ampliarían las alternativas de dos a tres puertos en el evento que SVTI consiga un servicio naviero de estas características, lo que podría conllevar mayores eficiencias en términos de menores costos de transporte o menores tarifas a los servicios cobrados a estos clientes, como por ejemplo, las de seguridad.
270. Cabe notar que, para que se logren las eficiencias descritas en los párrafos precedentes, no es estrictamente necesario que SVTI consiga el servicio de la alianza a la que pertenece Hapag-Lloyd, también podría negociar con el consorcio de COSCO, CMA-CGM y Evergreen. Sin embargo, la limitación a la integración vertical actual reduce su poder de negociación respecto el único servicio que podría garantizar el transporte directo al Asia sin la eventualidad de generar un incumplimiento por superar el límite de participación en la propiedad en virtud de la regulación.
271. Adicionalmente, de acuerdo a lo señalado por SVTI, ampliar los servicios directos a Asia impactaría positivamente a su empresa, por cuanto le significaría un margen operacional de [10-20] millones de dólares³¹⁹, que sería lo equivalente a movilizar alrededor de [0-200.000] TEUs al año³²⁰. Cifra no menor si se considera que la concesionaria acumula aproximadamente 32 millones de dólares de pérdida³²¹.
272. Con un nuevo límite a la integración vertical equivalente al 50% de la propiedad que actualmente SAAM posee en SVTI, permitiría a la

³¹⁹ Anexo confidencial [110].

³²⁰ Anexo confidencial [111].

³²¹ STVI, Memoria Anual 2020, p. 59 y siguientes. Disponible en: https://www.svti.cl/upload/paginas/archivos/14-04-2021-18-00-57_memoria-2020.pdf [última consulta: 2 de agosto de 2021]

concesionaria competir sin impedimentos aun cuando Hapag-Lloyd califique como usuario relevante.

273. Si se establece un límite mayor al 50%, o incluso si se elimina totalmente la restricción vertical, no se agrega ninguna eficiencia adicional. De las diligencias realizadas por esta Fiscalía así como de la información presentada por EPTSV y SVTI, no hay antecedentes que justifiquen el levantamiento de la restricción a la integración vertical totalmente o con un porcentaje superior al 65%.
274. También EPTSV indicó la disminución de asimetrías de regulación como una mejora a la competencia. Como ya se indicó, SVTI es el único puerto en la Región del Bío-Bío que tiene restricción a la integración vertical, establecida por el Dictamen N° 1045 de la CPC.
275. En el caso del Puerto de Talcahuano, el otro puerto público y actualmente operado por TTP, el Dictamen N° 1268, de 22 de agosto de 2003, de la CPC, autorizó la licitación del frente de atraque del Puerto de Talcahuano sin las restricciones en cuanto a integración, tanto horizontal como vertical contenidas en el Dictamen N° 1045, considerando las características de ese puerto y del nivel de competencia de la época.
276. Al respecto, es preciso recordar que la capacidad de TTP es una de las menores de los puertos de la zona y que la CPC determinó que, en atención a esta limitada capacidad, Puerto Talcahuano tenía fuertes restricciones para poder convertirse en un puerto operativamente independiente, razón por la cual se necesitaba de empresas lo suficientemente grandes para poder realizar las importantes inversiones que requería dicho puerto³²². Situación que no sería extrapolable a SVTI para justificar el levantamiento de la restricción.
277. En consecuencia, no es posible calificar como “asimetrías regulatorias” las diferencias en las restricciones impuestas a los dos puertos públicos de la región, porque sus características son precisamente muy diferentes también.

³²² CPC, Dictamen N° 1268, de 22 de agosto de 2002, párrafos 23 y 25.

278. Finalmente, sólo sería posible considerar que los factores descritos compensan los riesgos asociados a una mayor intensidad de la integración vertical si generan una reducción efectiva de tarifas a todas las navieras, y no sólo a la empresa relacionada, para lo cual se requiere que EPTSV tenga facultades para fiscalizar efectivamente que SVTI no realice conductas discriminatorias o de sabotaje, con acceso directo a información comercial y de operación completa y desagregada por cliente, tal como propuso esta Fiscalía en el acápite anterior.

IV. CONCLUSIONES

279. En consideración a lo expuesto en el presente informe, este Servicio reitera lo señalado por el H. Tribunal en relación a la importancia de una regulación efectiva que proteja y promueva la libre competencia interportuaria e intraportuaria³²³. En este sentido, es necesario considerar no sólo las dinámicas competitivas existentes entre los distintos terminales portuarios, sino además cómo cada uno de éstos se vinculan con los demás eslabones de la cadena portuaria.

280. En este sentido, de los seis puertos de uso públicos en la Región del Bío-Bío, cuatro de ellos ya están relacionados a otros actores del mercado relevante analizado, como se describió en la sección II.B.2.

281. Asimismo, en términos generales, en esta zona hubo una disminución en la transferencia de carga, desde finales de 2019, lo cual podría explicarse por la crisis social de nuestro país, seguido por la pandemia COVID-19. Las proyecciones de recuperación del movimiento de carga aún son muy inciertas para el plazo restante de la concesión de SVTI pero, en cualquier caso, no se espera un incremento rápido, considerando las restricciones de capacidad en el segmento de navieras descrito en la sección II.A.

282. En particular, SVTI también presenta una baja en la transferencia de carga, especialmente contenedorizada, producto de la pérdida de su salida directa al Asia, lo que se habría compensado sólo en parte con un servicio prestado por Hapag-Lloyd. Esto ha llevado a que esta naviera ya califique como

³²³ Informes N° 18/2020, 11/2014, 9/2013, entre otros.

usuaria relevante -o esté próxima a serlo, dependiendo de la fuente de información- y se active la restricción a la integración vertical establecida en el Dictamen N° 1045. De mantenerse ésta, SAAM debería reducir su participación en la propiedad de la concesionaria a un 40% o menos.

283. En la actualidad, no se observa que SVTI mantenga una posición dominante en el mercado y no se observan restricciones de capacidad en los puertos de la zona. Sin embargo, no se puede descartar que, en el mediano plazo, un eventual aumento de demanda de servicios portuarios eleve las tasas de ocupación de los puertos y altere esta conclusión. Esto se fundamenta especialmente en la posibilidad que el proyecto MAPA de Arauco incremente significativamente el movimiento de contenedores en Puerto Coronel, al punto de reducir la intensidad competitiva entre los otros dos puertos habilitados para esa modalidad de carga.
284. Por otro lado, se observa un creciente aumento de la concentración en el segmento de navieras y una reducción en la intensidad competitiva entre éstas, tanto por la disminución de capacidad disponible ante la salida de servicios de carga directos a Asia, las restricciones en las cadenas logísticas de contenedores a nivel local y mundial, como por las limitaciones a la actuación independiente de las navieras que conforman consorcios en las rutas que operan en la Región del Bío Bío.
285. Por lo tanto, se mantienen los fundamentos considerados en el Dictamen N° 1045 para establecer una restricción parcial a la integración vertical, en cuanto no han desaparecido los riesgos de exclusión, discriminación o sabotaje en favor de la naviera relacionada a SAAM y no se han presentado eficiencias adicionales que puedan compensar estos riesgos. En opinión de esta Fiscalía, entonces, no existe justificación para la eliminación o alzamiento total de la restricción a la integración vertical solicitada por EPTSV.
286. Adicionalmente, EPTSV presenta dificultades para poder fiscalizar adecuadamente a SVTI, lo que se refleja en el deficiente acceso a información fidedigna y desagregada que le permita corroborar el cumplimiento de las obligaciones y restricciones de la concesionaria, como

se explicó en la sección III.B.3, respecto a las discrepancias de información para la calificación de Hapag-Lloyd como usuario relevante.

287. Por otra parte, sí se han identificado potenciales efectos positivos para la libre competencia con la modificación del actual límite de propiedad que los usuarios relevantes o sus relacionadas puedan tener en la concesionaria, hasta un 50%, que coincide con la participación que actualmente mantiene SAAM en SVTI.
288. Respecto de esta conclusión, se tiene presente que SAAM afirmó no tener intención de aumentar su participación en SVTI, y que si Hapag-Lloyd califica actualmente como usuario relevante o lo hace en el futuro cercano, no se debe a ventajas injustificadas por su relación con el puerto, sino más bien al efecto de concentración del mercado por decisiones de otras navieras que han reducido significativamente su operación en el puerto y la región.
289. En ese sentido, ante la posibilidad de gatillar una desinversión para cumplir con el límite vigente a la integración vertical, SVTI podría inhibirse de competir más intensamente para captar servicios navieros en los que participe Hapag-Lloyd, y esta naviera también estaría inhibida de competir por captar clientes que utilicen el puerto de San Vicente, lo que podría disminuir en alguna medida la intensidad competitiva tanto en el segmento interportuario como entre navieras, este último ya bastante concentrado, como se describió en la sección II.B.3.1.
290. Bajo estas circunstancias específicas, esta Fiscalía estima que un aumento del límite de la restricción a la integración vertical, para el conjunto de usuarios relevantes, de 50% del capital, derechos a voto o de las utilidades de la empresa concesionaria, permitiría mejorar el desarrollo competitivo de transporte marítimo en la Región del Bío-Bío, sin incrementar los riesgos intrínsecos a la integración vertical.
291. Por otro lado, considerando también que SAAM ha declarado que no tiene planes de incrementar su participación en SVTI, el establecimiento de un límite superior al 50% de la participación que el conjunto de usuarios relevantes pueda tener en la propiedad de la concesionaria permitiría el

ingreso a ésta de otro usuario relevante, como accionista minoritario, con tal que la suma de sus participaciones no supere el porcentaje que se determine.

292. Como se describió en la sección III.B.3, todas las categorías presentan ya uno o dos actores que califican como usuarios relevantes. El ingreso de cualquiera de ellos a la propiedad de SVTI generaría riesgos adicionales a los desarrollados en este informe y, en caso que fuera otra naviera, además de incrementarse los incentivos a realizar conductas de discriminación, sabotaje y/u obtención de información sensible de competidores, se generarían riesgos de coordinación que hoy no están presentes, tanto por su interacción como accionistas, la alineación de sus incentivos en perjuicio de otras navieras no relacionadas, como por los posibles flujos de información estratégica en la administración de la concesión.
293. Adicionalmente, no se observan beneficios o eficiencias al establecer un límite mayor al 50% para la restricción a la integración vertical, como se analizó en la sección III.C.
294. Ahora bien, de estimarse justificado y beneficioso para la competencia el establecer un límite superior al 50%, este Servicio considera que no debiese -en ningún caso- superar el 66%, por el detrimento a las facultades de contrapeso de los accionistas minoritarias y de fiscalización bajo las normas de Sociedades Anónimas, como se describió en la sección III.B.
295. Adicionalmente, resulta necesario el establecimiento de resguardos complementarios que mejoren la capacidad de detección de conductas anticompetitivas y así inhiban de manera efectiva la posibilidad de utilizar la administración del puerto como una barrera a la entrada o expansión de competidores de aquellos usuarios relevantes que tengan participación en la sociedad concesionaria. Estas medidas conductuales deben ser suficientemente robustas y fiscalizables por EPTSV.

POR TANTO, en mérito de lo expuesto y de lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 18 N° 2, 31 y 32 del DL N° 211,

SOLICITO AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA:

Tener por evacuado el informe de la Fiscalía Nacional Económica y, en su mérito, por aportados antecedentes en el procedimiento de consulta de autos.

PRIMER OTROSÍ: Por este acto, vengo en acompañar bajo confidencialidad los siguientes archivos, que contienen información utilizada por esta Fiscalía para elaborar este informe:

1. Archivo Excel denominado "Datos FNE OCO_0020_21 v2.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Cabo Froward, con fecha 27 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
2. Archivo PDF denominado "image2021-05-27-152536.pdf", enviado a esta Fiscalía por Cabo Froward, con fecha 27 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
3. Archivo Excel denominado "RESPUESTA NAVES MAYORES.xls", enviado a esta Fiscalía por la Capitanía de Puerto Lirquén, con fecha 10 de junio 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 734, de 19 de mayo de 2021.
4. Archivo Excel denominado "(PCR_AD008) PCR - Idle Time Report (4).xlsx", enviado a esta Fiscalía por CMA-CGM, con fecha 15 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
5. Archivo Excel denominado "Respuesta N°6 v6.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Lirquén, con fecha 21 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1071, de 14 de julio de 2021.
6. Archivo Excel denominado "Respuestas N°3 Y 4(1)_REV.xlsx enviado a esta Fiscalía por Puerto Lirquén, con fecha 21 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1071, de 14 de julio de 2021.
7. Archivo PDF denominado "FD GG 192 Respuesta de Empresa Portuaria Talcahuano a Oficio Ord. FNE 597 - 2021.pdf", enviado a esta Fiscalía por EPTSV, con fecha 25 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 597, de 26 de abril de 2021.
8. Archivo Excel denominado "Integ Vert 2019-04.xlsx", enviado a esta Fiscalía por EPTSV, con fecha 24 de junio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 895, de 16 de junio de 2021.
9. Archivo Excel denominado "Integ Vert 2020-04.xlsx", enviado a esta Fiscalía por EPTSV, con fecha 24 de junio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 895, de 16 de junio de 2021.

10. Archivo Excel denominado “resp1 Movimiento_mercado_regional_2016-2020.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por EPTSV, con fecha 25 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 597, de 26 de abril de 2021.
11. Archivo Excel denominado “Detalle Carga Evergreen Marine 2019-2021.xls”, enviado a esta Fiscalía por Evergreen, con fecha 12 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
12. Archivo Excel denominado “NUMERAL_4.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Hambürg Sud, con fecha 19 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021
13. Archivo Excel denominado “Información Puertos del sur.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Hapag-Lloyd, con fecha 10 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
14. Archivo Excel denominado “ReporteAreaChile_v2.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Hapag-Lloyd, con fecha 20 de julio de 2021, en respuesta al Oficio N° 19, de 26 de abril de 2021.
15. Archivo Excel denominado “Anexo_2.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por K Line, con fecha 18 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
16. Archivo Excel denominado “Maersk (VIII región 2018-2021)v3.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Maersk, con fecha 23 de junio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 910, de 17 de junio de 2021.
17. Archivo Excel denominado “Response 3&4_mol.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por MOL, con fecha 24 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
18. Archivo Excel denominado “Respuesta 4 revisada Confidencial.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por MSC, con fecha 24 de junio de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
19. Archivo PDF denominado “02_Carta respuesta GER-007.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Muelles de Penco, con fecha 7 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

20. Archivo Excel denominado "04_Anexo 5 Estadísticas.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Muelles de Penco, con fecha 7 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
21. Archivo Excel denominado "FNE_Requerimientos_Integración_Vertical_SVTI.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Coronel, con fecha 14 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
22. Archivo Excel denominado "Copia de Tarifas Básicas 2018-2020.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 29 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1074, de 14 de julio de 2021.
23. Archivo Excel denominado "Respuesta 1.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 6 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1009, de 2 de julio de 2021.
24. Archivo Excel denominado "Respuesta 2.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 6 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1009, de 2 de julio de 2021.
25. Archivo Excel denominado "SVTI Velocidad de transferencia 2019.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 28 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 594, de 26 de abril de 2021.
26. Archivo Excel denominado "SVTI Velocidad de transferencia 2020.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI con fecha 28 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 594, de 26 de abril de 2021.
27. Archivo Excel denominado "SVTI Velocidad de transferencia 2021.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI con fecha 28 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 594, de 26 de abril de 2021.
28. Archivo Excel denominado "velocidad de transferencia SVTI 2018.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 28 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 594, de 26 de abril de 2021.
29. Archivo PDF denominado "CARTA GG 34 2021 (rev) - FNE.pdf", enviado a esta Fiscalía por TTP, con fecha 10 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 596, de 26 de abril de 2021.

30. Archivo Excel denominado “TABLA PUNTO N 8 OFICIO ORDINARIO NFNE 596-21.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por TTP, con fecha 21 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1071, de 14 de julio de 2021.
31. Archivo Excel denominado “TABLAS PUNTO N° 6 OFICIO ORDINARIO NFNR 596-21.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por TTP, con fecha 21 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1071, de 14 de julio de 2021.
32. Archivo PDF denominado “Anexo_confidencial_presentacion_FNE”, elaborado por la Fiscalía Nacional Económica.

Respecto a los documentos indicados en los numerales 1 a 31, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 inciso noveno del DL N° 211 y el acuerdo segundo del Auto Acordado N° 16/2017, solicitamos al H. Tribunal mantener la confidencialidad decretada mediante Resolución Exenta FNE N° 404, de 12 de agosto de 2021, pues contienen información provista por terceros de carácter comercial sensible y estratégica para las personas de quienes emanan y por cuanto su conocimiento por personas ajenas a este H. Tribunal o a funcionarios de esta Fiscalía puede perjudicar el desenvolvimiento competitivo de sus titulares, que han aportado información a la investigación Rol FNE N° 2652-21.

A su vez, respecto al documento indicado en el numeral 32, elaborado por la Fiscalía Nacional Económica y que contiene la información de carácter comercial sensible y estratégica indicada en lo principal de este escrito, solicitamos declarar la confidencialidad del mismo, pues fue elaborado en base a la información contenida en los documentos declarados confidenciales mediante Resolución Exenta FNE N° 404, de 12 de agosto de 2021, conforme a los fundamentos señalados precedentemente. En cada numeral de este documento acompañado se indica la fuente utilizada y donde consta su declaración de confidencialidad.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Protocolo por Emergencia Sanitaria Covid-19 de este H. Tribunal, solicito habilitar un *drive* para enviar estos archivos así como sus versiones públicas preliminares.

POR TANTO, solicito al H. Tribunal tener por acompañado los documentos indicados, bajo confidencialidad.

SEGUNDO OTROSÍ: Asimismo, a efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Auto Acordado N° 16 del H. Tribunal solicitamos se tengan por acompañados los siguientes documentos, con citación, como versiones públicas preliminares de aquellos acompañados como confidenciales en el primer otrosí:

1. Archivo Excel denominado “Datos FNE OCO_0020_21 v2_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Cabo Froward, con fecha 27 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
2. Archivo PDF denominado “image2021-05-27-152536_VP.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Cabo Froward, con fecha 27 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
3. Archivo Excel denominado “RESPUESTA NAVES MAYORES_VP.xls”, enviado a esta Fiscalía por la Capitanía de Puerto Lirquén, con fecha 10 de junio 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 734, de 19 de mayo de 2021.
4. Archivo Excel denominado “(PCR_AD008) PCR - Idle Time Report (4)_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por CMA-CGM, con fecha 15 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
5. Archivo Excel denominado “Respuesta N°6 v6_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Lirquén, con fecha 21 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1071, de 14 de julio de 2021.
6. Archivo Excel denominado “Respuestas N°3 Y 4(1)_REV_VP.xlsx” enviado a esta Fiscalía por Puerto Lirquén, con fecha 21 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1071, de 14 de julio de 2021.
7. Archivo PDF denominado “FD GG 192 Respuesta de Empresa Portuaria Talcahuano a Oficio Ord. FNE 597 - 2021_VP.pdf”, enviado a esta Fiscalía por EPTSV, con fecha 25 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 597, de 26 de abril de 2021.
8. Archivo Excel denominado “Integ Vert 2019-04_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por EPTSV, con fecha 24 de junio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 895, de 16 de junio de 2021.
9. Archivo Excel denominado “Integ Vert 2020-04_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por EPTSV, con fecha 24 de junio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 895, de 16 de junio de 2021.

10. Archivo Excel denominado “resp1 Movimiento_mercado_regional_2016-2020_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por EPTSV, con fecha 25 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 597, de 26 de abril de 2021.
11. Archivo Excel denominado “Detalle Carga Evergreen Marine 2019-2021_VP.xls”, enviado a esta Fiscalía por Evergreen, con fecha 12 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
12. Archivo Excel denominado “NUMERAL_4_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Hambürg Sud, con fecha 19 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021
13. Archivo Excel denominado “Información Puertos del sur_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Hapag-Lloyd, con fecha 10 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
14. Archivo Excel denominado “ReporteAreaChile_v2_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Hapag-Lloyd, con fecha 20 de julio de 2021, en respuesta al Oficio N° 19, de 26 de abril de 2021.
15. Archivo Excel denominado “Anexo_2_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por K Line, con fecha 18 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
16. Archivo Excel denominado “Maersk (VIII región 2018-2021)v3_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Maersk, con fecha 23 de junio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 910, de 17 de junio de 2021.
17. Archivo Excel denominado “Response 3&4_mol_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por MOL, con fecha 24 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
18. Archivo Excel denominado “Respuesta 4 revisada Confidencial_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por MSC, con fecha 24 de junio de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 19, de 26 de abril de 2021.
19. Archivo PDF denominado “02_Carta respuesta GER-007_VP.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Muelles de Penco, con fecha 7 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.

20. Archivo Excel denominado "04_Anexo 5 Estadísticas_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Muelles de Penco, con fecha 7 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
21. Archivo Excel denominado "FNE_Requerimientos_Integración_Vertical_SVTI_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Coronel, con fecha 14 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Circular N° 20, de 26 de abril de 2021.
22. Archivo Excel denominado "Copia de Tarifas Básicas 2018-2020_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 29 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1074, de 14 de julio de 2021.
23. Archivo Excel denominado "Respuesta 1_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 6 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1009, de 2 de julio de 2021.
24. Archivo Excel denominado "Respuesta 2_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 6 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1009, de 2 de julio de 2021.
25. Archivo Excel denominado "SVTI Velocidad de transferencia 2019_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 28 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 594, de 26 de abril de 2021.
26. Archivo Excel denominado "SVTI Velocidad de transferencia 2020_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI con fecha 28 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 594, de 26 de abril de 2021.
27. Archivo Excel denominado "SVTI Velocidad de transferencia 2021_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI con fecha 28 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 594, de 26 de abril de 2021.
28. Archivo Excel denominado "velocidad de transferencia SVTI 2018_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por SVTI, con fecha 28 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 594, de 26 de abril de 2021.
29. Archivo PDF denominado "CARTA GG 34 2021 (rev) - FNE_VP.pdf", enviado a esta Fiscalía por TTP, con fecha 10 de mayo de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 596, de 26 de abril de 2021.

30. Archivo Excel denominado “TABLA PUNTO N 8 OFICIO ORDINARIO NFNE 596-21_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por TTP, con fecha 21 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1071, de 14 de julio de 2021.
31. Archivo Excel denominado “TABLAS PUNTO N° 6 OFICIO ORDINARIO NFNR 596-21_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por TTP, con fecha 21 de julio de 2021, en respuesta al Oficio Ordinario N° 1071, de 14 de julio de 2021.
32. Archivo PDF denominado “Anexo_confidencial_presentacion_FNE_VP”, elaborado por la Fiscalía Nacional Económica.

TERCER OTROSÍ: Solicito a este H. Tribunal tener por acompañado, con citación, Resolución Exenta FNE N° 404, de 12 de agosto de 2021, que declara confidenciales ciertas piezas del Expediente Rol FNE N° 2652-21.