



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



Expte. N° 064-011777/00 (Conc. N° 190) EM/SA-DH-MD

DICTAMEN CONCENTRACION N° 364

BUENOS AIRES, 17 OCT 2003

SEÑOR SECRETARIO:

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a la operación de concentración económica que tramita por el Expediente N° 064-011777/00 del Registro del Ex Ministerio de Economía y Producción, caratulado "FRANCO DOMINGO IACHETTI, ANA MARÍA MARGARITA GIACOMPOL DE IACHETTI, LANCO INTERNATIONAL INC., TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS Y TERMINALES RÍO DE LA PLATA S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 LEY 25.156", por la cual TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. adquiere el 83,33% del capital social y votos de TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., mediante la compra del 100% de las acciones de QUATRO INVEST S.A., propietaria del 52,951% de las acciones de TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., y la adquisición a LANCO INTERNATIONAL INC. del 30,382% del capital social de TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A.

I. ANTECEDENTES DEL CASO

1. Con fecha 7 de noviembre de 2000 TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A., LANCO INTERNATIONAL INC., QUATRO INVEST S.A. y los Sres. FRANCO DOMINGO IACHETTI y la Sra. ANA MARIA MARGARITA GIACOMPOL DE IACHETTI notificaron la operación de concentración económica referida.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

2. Con fecha 27 de noviembre de 2000 la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS (AGP) respondió al requerimiento efectuado en los términos del art. 16 de la Ley 25.156, dejando sentada su posición en el sentido de que la operación propuesta no afectaría el principio de libre competencia.
3. Con fecha 6 de marzo de 2001, el Ex. SECRETARIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEL CONSUMIDOR emitió la Resolución N° 60/2001 por la cual suspendió, por el término de cuarenta y cinco (45) días, el plazo procesal previsto por el artículo 13 de la Ley N° 25.156, de conformidad con lo establecido en el artículo 24 inciso I) del citado cuerpo legal, en relación a la operación de concentración económica en trámite por el expediente de referencia, venciendo dicho plazo el día 11 de mayo de 2001, remitiéndonos en honor a la brevedad en esta oportunidad a dicha pieza procesal y al Dictamen de esta Comisión Nacional de fecha 5 de marzo de 2001 que la integra y que luce a fs. 2235/2236.
4. En idéntica fecha, la empresa TERMINAL ZARATE S.A., que había sido consultada por esta Comisión Nacional (vía declaración testimonial) en relación al impacto de la operación notificada en autos, espontáneamente se presentó en la causa y puso en conocimiento de este organismo sobre la existencia de una medida judicial, dispuesta por la Excm. Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, Sala Nro. 2, in re “Terminal Zárate S.A. – Incidente Med- y Otros c/ Estado Nacional – Ministerio de Infraestructura y Vivienda – Resoluciones 215/2000 y 309/2000 S/ Proceso de Conocimiento” (Expte. 42.794/00), consistente en la suspensión de los efectos de las Resoluciones N° 215/00 y 309/00 del Ex. Ministerio de Infraestructura y Vivienda.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

5. En virtud de la medida dispuesta en el ámbito judicial y en el marco de la suspensión del plazo del art. 13 de la Ley N° 25.156, esta Comisión Nacional orientó su actividad a evaluar las consecuencias legales de la medida cautelar decretada en esa sede.
6. En ese orden, se dispuso la consulta del expediente judicial respectivo para constatar la veracidad de la información aportada por TERMINAL ZÁRATE S.A., la fidelidad de la documentación aportada por ésta, obrante a Fs. 2282/2287, y el estado procesal de la causa.
7. Cumplido ese trámite por ante la Excma. Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, Sala N° 2, Secretaría a cargo del Dr. Carlos José Massia, se comprobó que, efectivamente, con fecha 22 de febrero de 2001 se dictó la Resolución registrada bajo el N° 146/01, Folio 316, Tomo 2, que, textualmente, dispuso “la suspensión de los efectos de las Resoluciones N° 215/00 y 309/00 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda hasta tanto se dicte sentencia definitiva en estos actuados.”
8. Ante la existencia de un impedimento legal para proseguir el análisis de la concentración económica notificada por las partes, toda vez que por orden judicial se suspendieron los efectos de las Resoluciones N° 215/00 y 309/00 del ex Ministerio de Infraestructura y Vivienda, que posibilitaban la viabilidad de la misma, devino improcedente su tratamiento y análisis en el escenario jurídico que enmarca la operación sometida a la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia, como autoridad de aplicación de la Ley N° 25.156.
9. Por ello, se dispuso la conclusión del trámite en el estado en que se encontraba y su archivo, todo ello sin perjuicio de que, en lo futuro, y en función de la sentencia definitiva que mereciera la controversia judicial sobre la validez de tales resoluciones ministeriales, las



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

partes pudieran emprender nuevamente el trámite previsto en el Capítulo III de la precitada ley.

10. Con fecha 11 de marzo de 2003, el Ex Secretario de la Competencia, la Desregulación y la Defensa del Consumidor, remitió a esta Comisión Nacional la presentación efectuada ante esa Secretaría por los apoderados de los Sres. Franco Domingo Iachetti, Ana María Margarita Giacopol de Iachetti, y de LANCO INTERNATIONAL, QUATRO INVEST, TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A. y TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A.
11. Los presentantes expresaron en su presentación que el día 5 de diciembre de 2003 la firma TERMINAL ZARATE S.A. y los restantes actores desistieron de la acción y del derecho en las actuaciones mencionadas en el numeral 3, solicitando el levantamiento de la medida cautelar que se había dictado.
12. Asimismo, sostuvieron que con fecha 11 de diciembre de 2002 el Juez actuante tuvo por desistida a la actora del derecho invocado en el proceso y ordenó el levantamiento de la medida cautelar, recobrando vigencia las Resoluciones Nº 215/00 y Nº 309/00 dictadas por el Ex. Ministerio de Infraestructura y Vivienda.
13. Manifestaron además su entendimiento en relación a la falta de obligatoriedad para efectuar una nueva notificación ante la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia, toda vez que por el Decreto 396/01, la operación en cuestión no alcanzaba el volumen de negocios allí estipulado.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

14. Con fecha 27 de marzo de 2003, esta Comisión Nacional solicitó a los presentantes cierta información a fin de evaluar si la operación en cuestión debía ser notificada ante este organismo.
15. El día 21 de marzo de 2003 el Secretario del Juzgado Nacional de 1º Instancia en lo Comercial Nº 3, remitió un Oficio a fin de que esta Comisión Nacional informe, de manera precisa y concreta, si TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A. y TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., con la conformidad de los Sres. Franco Domingo Iachetti, Ana María Margarita Giacopol de Iachetti y LANCO INTERNATIONAL INC., habían efectuado una presentación ante este organismo y en qué fecha, solicitando la autorización para la transferencia de las acciones de TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS y QUATRO INVEST S.A.
16. Con fecha 28 de marzo de 2003, el apoderado de TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. efectuó una presentación a esta Comisión Nacional en la que, por un lado manifiesta su oposición a la operación bajo análisis, y por el otro describe la situación que afecta a dichas terminales en virtud de lo establecido por Resolución Nº 86/2002 del ex Ministerio de la Producción, por la que, entre otras cuestiones, se rechaza el pedido de fusión entre ambas terminales.
17. Con fechas 28 de marzo, 3, 4 y 10 de abril de 2003 los presentantes contestaron el requerimiento de la Comisión Nacional ordenado a fs. 2590, cuya presentación fue observada con fecha 16 de abril de 2003.
18. El día 22 de abril de 2003 los presentantes solicitaron una prórroga para contestar lo peticionado, la cual fue concedida por esta Comisión Nacional.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

19. Los días 28 y 29 de abril de 2003 los presentantes respondieron parcialmente lo ordenado por esta Comisión Nacional.
20. El día 16 de mayo de 2003 los notificantes efectuaron una presentación ante esta Comisión Nacional, teniéndose por notificada nuevamente la operación que oportunamente originara las actuaciones de referencia a partir de dicha fecha.
21. Con fecha 20 de junio de 2003 la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS (AGP) volvió a pronunciarse en los términos del art. 16 de la Ley 25.156, ratificando su anterior informe de fecha 27 de noviembre de 2000, en el que expresara su opinión favorable respecto de la operación bajo análisis.

II. DESCRIPCION DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES

- **La operación:**

22. Como fuera mencionado, la operación de concentración económica notificada se efectúa en nuestro país y consiste en la toma de control, por parte de TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. (en adelante "TRP") de TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A. (en adelante "TPA").
23. La toma de control referida ha sido instrumentada de la siguiente manera: a) Con fecha el 16 de junio de 2000, TRP adquirió la 99,99% del capital social y votos de la firma QUATRO INVEST S.A. (en adelante "QUATRO INVEST") titular del 52,951% del capital social de TPA., al Señor FRANCO DOMINGO IACHETTI y la Señora ANA MARIA MARGARITA GIACOMPOL DE IACHETTI (en adelante "los Sres. Iachetti"). b) Asimismo, TRP adquirió a



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

la firma LANCO INTERNATIONAL INC. (en adelante “LANCO”) la totalidad de la participación accionaria que esta sociedad poseía en TPA, representativa del 30,382% del capital social de la misma.

24. Además, TRP ha adquirido de INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION el 16,67% restante del capital accionario y votos de la empresa objeto de la operación notificada.
25. Efectivamente, según se desprende de diversas constancias del expediente desde el momento en que se produjo la adquisición de acciones de TPA por parte de TRP, en el año 2000, esta última resulta ser la sociedad controlante de la primera.¹
26. El perfeccionamiento de las transferencias accionarias ya efectuadas, sin embargo, se encuentra sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones a saber: (i) la modificación de los artículos 56 y 57 del Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación para la Concesión de Terminales de Puerto Nuevo N° 6/93; (ii) a la aprobación por parte de la Administración General de Puertos; y (iii) a la aprobación de la operación por parte de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia.
27. Con fecha 25 de julio de 2000 el Ex MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA DE LA NACION dictó la Resolución N° 215, en virtud de la cual se modificaron los artículos mencionados en el párrafo precedente correspondientes al Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación de las Terminales Portuarias del Puerto Nuevo de la Ciudad de Buenos Aires.

¹ En la Memoria y Estados Contables de TPA al 31 de diciembre de 2000 y 1999, TRP figura como sociedad controlante de TPA. Asimismo TPA y Quatro Invest figuran en la Memoria y Estados Contables de TRP de los ejercicios 2001 y 2002 en el rubro participaciones en otras sociedades. Véase fs. 2923, 3106, 3107, 3120, 3466.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

28. Es decir, de conformidad con la nueva redacción de los mencionados artículos, la Autoridad de Aplicación podrá autorizar eventuales adquisiciones de participaciones o vinculaciones societarias entre sociedades o empresas concesionarias de otras terminales del mismo puerto “previo estudio de que se mantengan las condiciones de libre competencia” en el mercado. Y que “el acto administrativo que resuelva sobre la solicitud de autorización será dictado, previa intervención de la SECRETARIA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEL CONSUMIDOR”.

29. Con fecha 3 de octubre de 2000, se dictó la Resolución N° 309 del mismo Ministerio, que resulta aclaratoria de la anterior y en virtud de la cual “deberá prever la existencia de un mínimo de dos terminales operativas en el Puerto de Buenos Aires sin ningún tipo de participación o vinculación societaria entre sí y/o respecto de sus socios accionistas, de forma de mantener incólume el Principio de la Libre Competencia en el Mercado”.

- **Actividad de las partes:**

Los vendedores:

30. FRANCO DOMINGO IACHETTI Y ANA MARIA MARGARITA GIACOMPOL DE IACHETTI son dos personas físicas titulares antes de la operación notificada, en la República Argentina, de las siguientes empresas: (i) QUATRO INVEST, una sociedad holding titular del 52,91% del capital social de TPA; (ii) AUTOTRANSPORTES ANTARTIDA ATA S.A., empresa de transportes y logística; (iii) SAVAFAMA S.A., una sociedad dedicada principalmente al rubro inmobiliario, como la de ser propietaria del Hotel del Bosque en la



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ciudad de Pinamar en la Prov. de Buenos Aires; y (iv) MARESUR S.A., una sociedad dedicada a las inversiones inmobiliarias, y que explota el Hotel del Bosque en la ciudad de Pinamar, en la Prov. de Buenos Aires (propiedad de SAVAFAMA S.A.) y una concesión otorgada por la Administración de Parques Nacionales en la Isla Victoria en Bariloche.

31. LANCO INTERNATIONAL INC. es una sociedad constituida en el Estado de Illinois, EE.UU., titular antes de la operación notificada del 30,382% del capital social de TPA.
32. LANCO es una empresa familiar cuyos titulares son tres personas físicas. En nuestro país no posee participaciones accionarias en sociedad alguna, además de su participación, antes de la operación notificada, en TPA.

Las sociedades adquiridas:

33. QUATRO INVEST S.A. es una sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina, que antes de la presente operación se encontraba controlada por el Sr. FRANCO DOMINGO IACHETTI, titular del 99,91% de su capital social. Actualmente TRP posee el 100% de las acciones de QUATRO INVEST S.A. A su vez, la firma QUATRO INVEST es titular del 52,951% del capital social de TPA.
34. TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A. es una sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina, operadora de la Terminal N° 3 del Puerto Nuevo de la ciudad de Buenos Aires, en virtud del contrato de Concesión suscripto entre TPA y el Ex Ministerio de Economía de la Nación con fecha 6 de junio de 1994 y aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1194/94. TPA se dedica a la carga y descarga de contenedores,



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

entrega y recepción de contenedores a exportadores e importadores y a la carga y descarga de carga general (no contenedorizada) y de automóviles.

35. Previo a la presente operación, el capital social de TPA se encontraba distribuido de la siguiente manera: (i) QUATRO INVEST (52,951%); (ii) LANCO INTERNATIONAL, INC. (30,382%) y (iii) INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (16,67%). Actualmente, sin embargo, TRP resulta ser la titular del 100% de las acciones de TPA.
36. Cabe mencionar que TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A. no posee participación accionaria en ninguna sociedad.

La compradora:

37. TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A. es una sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina Se encuentra controlada indirectamente por P&O NAVIGATION CO., una sociedad constituida bajo las leyes del Reino Unido de Gran Bretaña, a través de P&O AUSTRALIA PORTS LTD.
38. TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A. es titular de la concesión para la operación de las Terminales N° 1 y 2 del Puerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en virtud del contrato de Concesión suscripto entre TRP y el Ex Ministerio de Economía de la Nación con fecha 6 de junio de 1994 y aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1194/94. Los principales servicios que brinda TRP consisten en la carga y descarga de contenedores y entrega y recepción de contenedores a importadores y exportadores.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

39. Asimismo, cabe mencionar que el Grupo P&O controla en nuestro país a las siguientes sociedades: (i) BEAUFORT SHIPPING AGENCY ARGENTINA S.A., (ii) P&O COLD LOGISTICS ARGENTINA S.A. una sociedad que se dedica al depósito de productos que requieren de la conservación en cámaras de frío en el sector frigorífico; (iii) INVERSORA PUERTO BUENOS AIRES S.A., (iv) INVERSORA TERMINALES CONTENEDORES S.A., (v) P&O ARGENTINA S.A., (vi) P&O SUDAMERICANA S.A. y (vii) P&O COLD LOGISTICS ARGENTINA S.A. (anteriormente denominada COOL QUEEN S.A.)
40. TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A., a su vez, controla a PUERTO SECO S.A., una sociedad que se constituyó con el objeto de dedicarse a actividades portuarias marítimas y que a la fecha no tiene actividad alguna.

III. ENCUADRAMIENTO JURIDICO

41. Las empresas involucradas dieron cumplimiento a los requerimientos de esta Comisión Nacional, efectuados en uso de la atribuciones conferidas por los artículos 11 y 58 de la Ley N° 25.156, notificando la operación de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 8 de la norma legal precitada y su Decreto Reglamentario N° 89/01.
42. La operación notificada constituye una concentración económica en los términos del artículo 6° inciso c) de la Ley N° 25.156, en tanto se trata de una adquisición de acciones que importa una toma de control sobre la empresa adquirida.
43. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las empresas involucradas supera el umbral establecido en el artículo 8° de la Ley N° 25.156, y la operación no se encuentra alcanzada por las excepciones previstas en dicha norma.



IV. ANALISIS DEL MARCO LEGAL EN MATERIA PORTUARIA

44. Hasta comienzos de la década del `90 el sistema portuario se desarrolló en base a un esquema de administración centralizada. Los puertos de nuestro país se encontraban regulados a través de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS (Decreto Ley Nº 4263/56) y de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES (Decreto Nº 8803).
45. La Ley Nº 23.696/89, de Reforma del Estado, dispuso la privatización, descentralización y provincialización de los puertos que hasta el momento se encontraban en la órbita del Estado Nacional.
46. Mediante Decreto Nº 2.074/90, se dispuso la concesión de obras y servicios a cargo de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS en los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fé y Usuhaia, así como también la transferencia de la administración y explotación de los demás puertos que estaban a su cargo a las provincias que así lo solicitaran.
47. Asimismo, el Decreto Nº 817/92 dispuso la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, la que se debía efectivizar cuando hubieran sido privatizados, transformados o transferidos todos los puertos que se encontraran bajo su jurisdicción. Se estableció, además, que debían determinarse los canales de navegación que quedarían bajo responsabilidad de la actividad privada, los que quedarían bajo la responsabilidad de la autoridad de cada puerto y aquéllos que permanecerían a cargo de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES. También se



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

creó la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES, a la que se le otorgó el carácter de autoridad portuaria nacional.

48. Mediante la sanción de la Ley N° 24.093, denominada de “Políticas Portuarias” y su Decreto Reglamentario N° 769/93, se dispuso la división del Puerto de Buenos Aires y la privatización de sus operaciones mediante el concesionamiento, en los términos de la Ley N° 23.696 y demás legislación relacionada con la misma, del Sector Puerto Nuevo en terminales portuarias.
49. La ley precitada: (i) regula todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operatoria de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse; (ii) prevé que a solicitud de una provincia en cuyo territorio se sitúen puertos de propiedad o administrados por el Estado Nacional, éste le transferirá, a título gratuito el dominio y/o administración portuaria; (iii) para los casos especiales de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fé, la transferencia se condiciona a que previamente se constituyan sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que asumieran la administración de cada uno de esos puertos; (iv) establece que los puertos se clasificarán según su uso en: puertos de uso público y puertos de uso privado. Serán de uso público cuando por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera, y de uso privado cuando ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos, debiendo desarrollar dicha actividad dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuario.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

79. Mediante el Decreto N° 1.029/92, el Poder Ejecutivo vetó los artículos 11 y 12 de la Ley mencionada, impidiendo que se concretara la transferencia del Puerto de Buenos Aires a la Ciudad.
50. Cabe mencionar que la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires establece que (i) el puerto de Buenos Aires es del dominio público de la ciudad, que ejerce el control de sus instalaciones, se encuentren o no concesionadas (conf. art. 8°); (ii) la legislatura de la Ciudad “dicta la Ley de Puertos de la Ciudad” (conf. art. 80)²; según las atribuciones y facultades conferidas al jefe de Gobierno de la Ciudad, quien “Administra el Puerto de la Ciudad”. (conf. art. 104).
51. El Decreto N° 1019/93 aprobó los Pliegos de Bases y Condiciones para la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 6/93 para la Concesión de Terminales Portuarias del Puerto Nuevo de la Ciudad de Buenos Aires, estableciendo que la AGP continuaría con su gestión como responsable del Puerto de Buenos Aires.
52. Las Terminales del Puerto Nuevo de Buenos Aires, fueron concesionadas mediante el proceso de Licitación Pública Nacional e Internacional N° 6/93. En ese sentido, el Artículo 1° del referido Pliego establece que “La concesión tiene por objeto desarrollar y operar terminales portuarias en cada uno de los ámbitos asignados”. “Los servicios a prestar serán el movimiento y almacenaje de las cargas y la atención de los buques y artefactos navales, que el Concesionario realizará a su exclusivo cargo, dentro del ámbito asignado a la terminal y con carácter de “uso público””.

² Dicha ley no ha sido dictada, por lo cual la legislación nacional vigente, a través de la Administración General de Puertos es la que contempla la gestión del puerto de Buenos Aires, sin participación de ningún organismo del Gobierno de la Ciudad.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

53. Esto significa que las terminales deben prestar obligatoriamente los servicios a todos los usuarios que así lo requieran, quedando garantizado el libre acceso tanto para las compañías navieras como para los importadores y exportadores a las instalaciones del Puerto Nuevo.
54. El Pliego de Condiciones Generales de la Licitación Pública N° 6/93 estableció una serie de derechos y obligaciones por parte de los concesionarios. Entre los derechos, se encuentra principalmente el cobro por los servicios prestados. Entre las obligaciones objeto de la licitación se encuentran la de prestar servicios a las cargas y a los buques. Asimismo, se estableció la obligatoriedad de contar con un tarifario discriminado respecto de los servicios a cobrar. Se dispuso que estos servicios tendrían valores máximos, por sobre los cuales no se puede facturar pero sí por debajo de los mismos. (Art. 37 y Art. 38 y Anexo IV del Pliego de Condiciones Generales). Se estableció, además, que las tarifas así estructuradas serían publicadas y exhibidas en la oficina del Concesionario y toda modificación de dicho tarifario debería ser previamente publicada y exhibida de igual forma y notificada a la Sociedad administradora portuaria con al menos 30 días a su entrada en vigencia.
55. Asimismo, según el Pliego de Bases y Condiciones de las licitaciones de concesión (Decreto 769/93, reglamentario de la Ley N° 24.093), el concedente cedería oportunamente sus derechos y obligaciones a una Sociedad Administradora del Puerto, la que ejercería la función de órgano de control de las concesiones, y mientras no se hiciera efectiva su constitución, las funciones referidas serían ejercidas por la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS (AGP).



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

56. El Pliego de Bases y Condiciones de las licitaciones de concesión estableció, en relación a la gestión comercial del puerto, algunas condiciones tales como: (i) que la AGP es quien percibe de los usuarios “tasas de puerto” cuya recaudación está a cargo de los concesionarios, con un ingreso mínimo garantizado para cada terminal por los respectivos concesionarios; (ii) que las tarifas por servicios a las cargas prestados por los concesionarios tienen valores máximos establecidos por el concedente y deben ajustarse a una estructura homogénea definida en el pliego; (iii) que los concesionarios deberían desarrollar una serie de obras de infraestructura obligatorias para las que recibieron aportes económicos parciales del concedente; (iv) que los plazos de las concesiones son distintos para las diferentes terminales; (iii) que las terminales pueden operar cualquier tipo de carga con excepción de líquidos inflamables a granel no contenedorizados.
57. En cuanto a la legislación establecida en la Provincia de Buenos Aires, con fecha 12 de junio de 1991 se firmó un convenio por el cual se estipuló la transferencia de los puertos de San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Baradero, Zárate, Campana, Tigre, San Isidro, Olivos, La Plata, Mar del Plata y Carmen de Patagones, a la órbita provincial para su administración y operación sin restricciones.
58. De acuerdo a la normativa vigente al amparo de la Ley N° 24.093, se produjo un proceso simultáneo de descentralización administrativa con transferencia de los puertos a las respectivas provincias. Esto motivó que la Provincia de Buenos Aires concesionara la Terminal portuaria de Dock Sud, cuyo concesionario es la firma Exolgan.
59. El 17 de enero de 1997, mediante Decreto N° 203, se creó la ADMINISTRACION PORTUARIA BONAERENSE (APB), dependiente de la Subsecretaría de Servicios Públicos



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, como continuadora legal de la ex Dirección Provincial de Actividades Portuarias. La APB administra actualmente los puertos provinciales de San Nicolás, San Pedro, Zárate, Campana, Dock Sud, Mar del Plata y Coronel Rosales. En el Puerto de La Plata se ha instrumentado un Consorcio de Gestión similar a los de Bahía Blanca y Quequén.

60. Por otra parte, mediante Resolución N° 215 del 25 de julio de 2000, dictada por el Ministerio de Infraestructura y Vivienda, se modificaron algunos artículos del Pliego de Bases y Condiciones licitatorias originales. Se aprobó el texto del modelo de cláusula adicional a los contratos de concesión de las terminales portuarias del Puerto Nuevo de la Ciudad de Buenos Aires, que dispone que el mantenimiento de cláusulas que impiden la asociación entre terminales con fines comerciales, o el impedimento de que una compañía o persona pueda tener acciones en más de una terminal, conspira contra las economías de escala a las que el puerto debería recurrir para mantener su competitividad, actuando como una sola unidad operativa, ya que la competencia, base y espíritu de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 6/93 se encuentra garantizada por la presencia de otros puertos que interactúan en el mismo hinterland.

61. Cabe aclarar que el artículo 56 del Pliego de Condiciones Generales para la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 6/93 para la Concesión de Terminales Portuarias en el Puerto Nuevo de la ciudad de Buenos Aires, fue modificado, disponiendo la nueva redacción que *“la detección de acciones que atenten contra la libre competencia, implicando distribución de tráfico, acciones conjuntas de fijación de precios u otras, y cuando éstas a*



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

juicio de la SAP y/o AGP, resulten en perjuicio de los usuarios del puerto, harán pasibles a las terminales que se encuentren en este encuadramiento, a la aplicación de sanciones”.

62. Asimismo, como fuera señalado anteriormente, también el artículo 57 fue modificado, disponiendo que “las eventuales adquisiciones de participaciones o vinculaciones societarias entre sociedades o empresas concesionarias de otras terminales del mismo puerto, sólo podrán ser autorizadas por la SAP y/o AGP, previo estudio de que se mantengan las condiciones de libre competencia. La autorización que se otorgue, no implicará disminución alguna en los compromisos asumidos por cada una de las terminales en forma individual frente al concedente... El acto administrativo que resuelva sobre la solicitud de autorización será dictado, previa intervención de la Secretaría de Defensa de la Competencia y del Consumidor.” Es decir, que la Autoridad de Aplicación (AGP) podrá autorizar eventuales adquisiciones de participaciones o vinculaciones societarias entre sociedades o empresas concesionarias de otras terminales del mismo puerto previo estudio de que se mantengan las condiciones de libre competencia en el mercado.

63. Con fecha 3 de octubre de 2000, el Ex Ministerio de Infraestructura y Vivienda dictó la Resolución N° 309, que resulta aclaratoria de la Resolución N° 215, y establece que las eventuales adquisiciones de participaciones o vinculaciones societarias entre concesionarias de terminales del mismo puerto deberá prever la existencia de un mínimo de dos terminales operativas en el Puerto de Buenos Aires, sin ningún tipo de vinculación o participación societaria entre sí, de forma tal de mantener el principio de la libre competencia en el mercado.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

64. Como se señaló, la empresa TERMINAL ZARATE S.A. demandó, en diciembre de 2000 ante el Tribunal Contencioso Administrativo N° 1, a cargo del Dr. Luis Marinelli, Secretaría N° 1, a cargo del Dr. Javier Pico Terrero, la nulidad de las Resoluciones N° 215 y N° 309 mencionadas, por entender que las mismas adolecían de severas fallas de forma y fondo, y solicitaron, en esa misma oportunidad, la medida cautelar de “no innovar”.
65. Con fecha 22 de febrero de 2001, el Juez que entendió en la causa hizo lugar a la medida cautelar solicitada, disponiendo la suspensión de los efectos de las Resoluciones N° 215/00 y 309/00 hasta tanto se dictara la sentencia definitiva en esos actuados.
66. Con fecha 5 de diciembre de 2003 la firma TERMINAL ZARATE S.A. y los restantes actores desistieron de la acción y del derecho en dichos actuados, solicitando el levantamiento de la medida cautelar que se había dictado.
67. Con fecha 11 de diciembre de 2002 el Juez actuante tuvo por desistida a la actora del derecho invocado en el proceso y ordenó el levantamiento de la medida cautelar, renaciendo la vigencia de la Resoluciones N° 215/00 y N° 309/00.

V. PROCEDIMIENTO

68. Como se señaló, con fecha 16 de mayo de 2003 las partes notificaron nuevamente la operación de concentración económica objeto del presente estudio, comenzando a correr a partir de esa fecha el plazo establecido en el artículo 13 de la ley N° 25.156. (Fs. 3626).
69. Tras analizar la información presentada por los notificantes, con fecha 21 de mayo de 2003 este organismo efectuó observaciones a la misma. (Fs. 3627/3636).



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

70. El día 21 de mayo de 2003 las partes respondieron parcialmente lo solicitado por esta Comisión Nacional. (Fs. 3637/3647).
71. De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 16 de la Ley N° 25.156, el día 30 de mayo de 2003 requirió a la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS S.E. su intervención. (Fs. 3648/3650).
72. En virtud de las facultades establecidas por el artículo 24, inciso b) de la Ley N° 25.156, y con la finalidad de recabar información útil para el análisis de la operación de concentración económica notificada, esta Comisión Nacional celebró audiencias con el Señor Interventor de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS S.E. (Fs. 3989/3992) y con representantes de las firmas DELTA DOCK S.A. (Fs. 3848), TERMINAL ZARATE S.A. (Fs. 3686/3694), EXOLGAN S.A. (Fs. 3695/3702), TERMINAL 4 S.A. (Fs. 3713/3726), CAMARA DE IMPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA (Fs. 3785/3792), CAMARA DE EXPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA (Fs. 3846/3847), MAERSK ARGENTINA S.A. (Fs. 3703/3712), MARITIMA HEINLEIN S.A. (Fs. 3859/3869), COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A. (Fs. 3772/3776), HAMBURG SUD S.A. (Fs. 3851/3853), MOLCA S.A. (TERMINAL LAS PALMAS) (Fs. 3798/3807), BACTSSA S.A. (Fs. 3872/3895), MARUBA SCA (Fs. 3906/3909), P&O NEDLLOYD B.V. ARGENTINA S.A. (Fs. 3910/3914), MEDITERRANEAN SHIPPING S.A. (Fs. 3915/3919), y VESSEL S.A. (Fs. 3938/3943).
73. Con fecha 23 de mayo de 2003 las partes completaron satisfactoriamente el Formulario F2 de notificación, reanudándose en consecuencia el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley de Defensa de la Competencia. (Fs. 3652/3661).



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

74. El día 23 de junio de 2003, la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS S.E. contestó el requerimiento solicitado por esta Comisión Nacional en virtud de lo estipulado por el artículo 16 de la Ley de Defensa de la Competencia. (Fs. 3740/3761).
75. El día 26 de junio de 2003 esta Comisión Nacional resolvió que a fin de realizar un pormenorizado análisis de la operación notificada devenía necesario contar con un plazo suficiente para recolectar todos los demás elementos imprescindibles, y suspendió el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 24 inciso I) de la ley referida, por el término de 30 días. (Fs. 3763/3764). Las partes fueron notificadas con fecha 27 de junio de 2003. (Fs. 3764/3768).
76. El día 19 de agosto de 2003, esta Comisión Nacional ordenó a los notificantes presentar cierta información en el marco del Formulario F3 de notificación. (Fs. 3944/3945).
77. El día 25 de agosto de 2003 los notificantes respondieron el requerimiento de la CNDC. (Fs. 3947/3981).
78. Tras analizar la respuesta brindada por los notificantes, esta CNDC efectuó nuevas observaciones con fecha 9 de septiembre de 2003. (Fs. 3986/3988).
79. El día 25 de septiembre de 2003 el apoderado de TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A. contestó el requerimiento efectuado el día 9 de septiembre de 2003 por esta Comisión Nacional. (Fs. 3993/3999).
80. Con fecha 29 de septiembre de 2003 esta Comisión Nacional hizo saber a las partes que hasta tanto todos los notificantes de la operación cumplieran con lo ordenado a Fs. 3986, el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156 continuaría suspendido. (Fs. 4000).



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

81. El día 7 de octubre de 2003, TRP efectuó una presentación en la que se comprometió a adecuar la duración de la cláusula de no competencia inserta en el contrato obrante en estas actuaciones al criterio aplicado en reiteradas ocasiones por esta Comisión Nacional. (Fs. 4001).

82. Con fecha 7 de octubre de 2003, los notificantes respondieron satisfactoriamente lo solicitado a Fs. 4000, cumpliéndose, a partir de esa fecha con el Formulario F3 de notificación y pasando las actuaciones a estudio por parte de esta Comisión Nacional. (4002/4007).

VI.- EVALUACION DE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACION SOBRE LA COMPETENCIA.

VI. 1 NATURALEZA DE LA OPERACIÓN.

83. Como se señalara anteriormente por la presente operación TRP, empresa titular de la concesión de la Terminal 1 y 2 del Puerto Nuevo de Buenos Aires, adquiere participación accionaria mayoritaria en TPA, empresa titular de la concesión de la Terminal 3 del Puerto Nuevo de Buenos Aires.

84. Las Terminales 1 y 2 son terminales portuarias situadas en el Puerto Nuevo de Buenos Aires. Estas terminales trabajan casi exclusivamente con contenedores, prestando el servicio de carga y descarga de buques y almacenamiento de contenedores. Por su parte la Terminal 3 opera con contenedores, carga general y automóviles.

85. Tal como se ha señalado, la controlante de TRP es P&O AUSTRALIA PORTS PTY, perteneciente al grupo P&O. Este grupo desarrolla actividades de transporte marítimo a



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

través del "joint venture" que tiene conformado junto con ROYAL NEDLLOYD, denominado P&O NEDLLOYD CONTAINER LINE.

86. Por lo expuesto, la operación bajo estudio presenta tanto relaciones horizontales como verticales. En el primer caso por cuanto la operación unificaría bajo un mismo control a las terminales 1, 2 y 3 del Puerto Nuevo de Buenos Aires, y en el segundo caso por cuanto la línea marítima de la cual participa P&O resulta ser un cliente (actual o potencial) de la Terminal 3.
87. De manera que para evaluar los efectos sobre la competencia de la presente operación se analizará la estructura de mercado en cada una de las actividades involucradas, es decir servicios portuarios y transporte marítimo.
88. Debe destacarse que esta Comisión Nacional, en el dictamen N° 236 del 22/03/01, referido a la operación de concentración por la cual MAERSK-SEALAND adquirió la Terminal 4 y la Terminal EMCYM del Puerto Nuevo de Buenos Aires se expidió acerca de los mercados relevantes involucrados en la presente operación. Por ello, en el subsiguiente análisis se seguirán básicamente los criterios establecidos en dicho dictamen, incorporando los elementos adicionales que han surgido en la presente investigación.

VI. 2 INTRODUCCION

89. Los puertos y vías navegables representan un tipo de infraestructura esencial para el comercio exterior de nuestro país. El sistema portuario argentino está compuesto por dos tipos de puertos comerciales: privados y de uso público. Entre los primeros se destacan terminales especializadas en la carga/descarga de granos, aceites, químicos, petroquímicos, minerales, etc. en general pertenecientes a diferentes empresas industriales.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Como ejemplo se puede mencionar las terminales de empresas petroleras como YPF S.A., EG3 S.A. y SHELL que operan en Dock Sud o las terminales de empresas como Nidera Argentina S.A., Cargill S.A., Petroquímica Argentina S.A., YPF S.A. y La Alumbra que operan en el área portuaria de San Martín-San Lorenzo (sobre el Río Paraná en la Provincia de Santa Fe), entre muchas otras.

90. Los puertos comerciales de uso público son treinta y nueve y tal como se expuso fueron transferidos a las provincias o municipios a partir de la reforma instrumentada en el transporte marítimo a principios de los noventa, excepto Puerto Nuevo de Buenos Aires que sigue bajo la órbita nacional.
91. Las terminales portuarias de uso público, en general, cumplen dos funciones básicas: carga y descarga de buques y almacenamiento de mercadería. En principio, se podría agrupar la mercadería movilizada en cuatro grupos o tipos: bultos, contenedores, granel líquido y granel sólido.
92. Dentro de los puertos que poseen terminales de uso público el Puerto de Buenos Aires, donde se ubican TRP (Terminal 1 y 2) y TPA (Terminal 3), es el puerto más importante del país tanto en la operación de contenedores como de mercaderías de alto valor agregado.
93. En este puerto se identifican cuatro zonas geográficas de Norte a Sur: Puerto Nuevo, Puerto Madero, Puerto Comercial Sur y Puerto Dock Sud. De todas ellas sólo la primera y la última zona están dedicadas hoy a la actividad portuaria propiamente dicha.
94. Puerto Nuevo y Dock Sud funcionan hoy en diferentes jurisdicciones. Dock Sud bajo la órbita de la Provincia de Buenos Aires y Puerto Nuevo bajo la órbita de la Nación.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

95. En la actualidad operan dentro del Puerto Nuevo seis terminales: TRP (Terminal 1 y 2), TPA (Terminal 3), TERMINAL 4 S.A. (Terminal 4), BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A., BACTSSA, (Terminal 5), TERMINAL EMCYM S.A. y TERBASA S.A.
96. Cabe destacar que las Terminales 1 a 5 (junto con una sexta que luego dejó de operar) fueron otorgadas en concesión mediante un llamado a licitación pública nacional e internacional por parte del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación. La concesión que tiene TERBASA, en cambio, fue otorgada por la Junta Nacional de Granos, mientras que TERMINAL EMCYM S.A. inicialmente tuvo un contrato con la AGP y luego de la licitación de las terminales de Puerto Nuevo se adhirió al régimen establecido para las terminales concesionadas.
97. Las terminales de Puerto Nuevo se han especializado en diferentes tipos de carga. Así, tanto la Terminal 1 y 2 como la Terminal 5 se encuentran especializadas en el tráfico de contenedores. Por su parte, la Terminal 3 opera tanto con bultos como con contenedores, aunque según los planes de las partes notificantes esta terminal se especializará completamente en contenedores.
98. Por otra parte Terminal 4 y terminal EMCYM están controladas por MAERSK ARGENTINA HOLDING S.A., una empresa del grupo A. P. MOELLER de Dinamarca. Terminal 4 opera tanto bultos como contenedores, mientras que EMCYM está dedicada a la carga/descarga de granel sólido. TERBASA también se dedica a la carga/descarga de granel sólido.
99. Como se mencionara, el otro puerto ubicado en el área metropolitana de Buenos Aires es Dock Sud. Dentro de Dock Sud se identifican dos sectores: un sector otorgado en concesión donde se encuentra ubicada la terminal EXOLGAN S.A. especializada en contenedores, y



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

otro sector donde se han otorgado permisos de uso para la realización de actividades portuarias de carácter privado (mayoritariamente empresas petroleras).

100. Considerando la composición del total de cargas movilizadas por Puerto Nuevo y EXOLGAN surge que el Puerto de Buenos Aires se encuentra especializado en contenedores. Durante el año 2002 las terminales de Puerto Nuevo más EXOLGAN S.A. concentraron aproximadamente el 96% del tráfico de contenedores del país.
101. En cuanto al PUERTO TERMINAL ZÁRATE, debe señalarse que es el primer puerto privado construido en el marco de la Ley de Puertos N° 24.093. Está ubicado en la localidad de Zárate en el Km 111 del Río Paraná de las Palmas, a unos 100 km de Buenos Aires. Este puerto cuenta con dos terminales especializadas: AUTO TERMINAL ZÁRATE (ATZ) especializada en vehículos, y TERMINAL ZÁRATE (T.Z.) especializada en contenedores. Se trata de un predio de 115 hectáreas, de las cuales la mitad está dedicada a movimiento de vehículos y la otra mitad a contenedores.
102. Por último, se debe señalar que la actividad portuaria está estrechamente relacionada con el desempeño de la economía. Así, según lo mencionan expertos en temas portuarios, para el movimiento de contenedores en países emergentes como Argentina se puede esperar que por cada punto de crecimiento del PBI, el movimiento de contenedores aumente aproximadamente de 2 a 3 puntos.

VI. 3 SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO

VI. 3. 1 EL MERCADO RELEVANTE DEL PRODUCTO

103. Por el lado de la demanda de transporte marítimo se establecen diferentes mercados según el tipo de carga que transporte el buque: carga general en contenedores, carga



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

general en bultos, granel sólido y granel líquido. Cada una de estas cargas es transportada en un tipo diferente de buque, presentándose el mayor grado de sustitución entre transporte de contenedores y de bultos.

104. Antes de la aparición de los contenedores, toda la carga general era transportada en bultos. Sin embargo, debido a que la mayoría de las cargas que se transportan en bultos pueden transportarse en contenedores, a lo largo del tiempo ha aumentado la importancia del transporte en contenedores y se espera que se mantenga esta tendencia. Esto se debe a que no sólo ha cambiado la naturaleza de las mercaderías transportadas (esencialmente hacia productos industrializados) sino que el transporte de contenedores posee características que lo hacen más conveniente que el transporte en bultos. Entre las características distintivas de los contenedores se pueden citar: la menor probabilidad de daño de la mercadería, menores costos de inventario, facilidad de transporte multimodal, etc.
112. Por estas razones, una vez que la mercadería comienza a transportarse por contenedores en vez de bultos, las diferencias señaladas en cuanto a las condiciones en que se presta el servicio hacen que sea muy poco probable cambiarse nuevamente al transporte en bultos.
113. En este contexto, no importa que exista mercadería que aún se transporte tanto por bultos como por contenedores, la cuestión esencial para determinar la sustitución por el lado de la demanda es que la elección de transportar la mercadería en bultos o contenedores se realiza considerando la naturaleza y características de cada uno de ellos. Dado que cada



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

una de estas modalidades se perciben como diferentes, se establecen mercados diferenciados según el tipo de carga transportada.³

114. De esta forma, el mercado relevante del producto es el transporte marítimo de contenedores.⁴
115. En Argentina, P&O NEDLLOYD ofrece servicios regulares de transporte marítimo internacional de carga en contenedores. Así, dado que las empresas navieras internacionales tienen prohibido transportar mercadería entre puertos argentinos, esta naviera no realiza servicios de transporte marítimo de cabotaje en el país.
116. Las rutas internacionales que opera P&O NEDLLOYD son aquellas que unen los puertos del área metropolitana de Buenos Aires con los puertos del Norte de Europa, Costa Este de E.E.U.U., Lejano Oriente, Golfo de E.E.U.U., y Mercosur.
117. En principio, desde el punto de vista de la demanda, cada una de estas rutas constituiría un mercado en sí mismo. Esto se debe a que los exportadores e importadores no las perciben como sustitutos ya que necesitan enviar o importar la mercadería hacia o desde un lugar determinado.
118. Por lo tanto, se define como mercado relevante al de servicios regulares de transporte marítimo internacional de contenedores en las rutas Buenos Aires - Norte de Europa, Buenos Aires - Costa Este de E.E.U.U., Buenos Aires - Lejano Oriente, Buenos Aires - Golfo de E.E.U.U y Buenos Aires - Mercosur.

³ Ver Caso N° IV / 35.134-Trans-Atlantic Conference Agreement, European Commission, Abril 1999.

⁴ Se debe aclarar que en principio no se evidencia competencia potencial entre los buques que operan contenedores y los que operan bultos, debido a que por el lado de la oferta, a pesar de que los buques de bultos pueden transportar también contenedores, sus características y performance son diferentes a las de los buques especializados en contenedores y por lo tanto son menos eficientes y productivos en el transporte de contenedores que estos últimos.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

119. Resulta habitual en la actualidad la existencia de acuerdos de “servicio conjunto”. Estos acuerdos (denominados “joints”) consisten en el emprendimiento de embarques compartidos, donde cada naviera dispone de una cantidad determinada de celdas (“slots”) por buque. Estos acuerdos permiten a las empresas navieras maximizar el aprovechamiento de sus buques y aumentar su frecuencia de llegada a los puertos.
120. Se debe aclarar, sin embargo, que no todas las empresas en una ruta son miembros de un “joint”. Efectivamente, las navieras también pueden operar individualmente fuera de este tipo de arreglos. Por otra parte, normalmente las compañías navieras que conforman un “joint” compiten entre sí por conseguir completar sus espacios asignados.
121. Un punto que resulta interesante destacar a los efectos del análisis vertical de la operación presentada es lo afirmado por los presentantes en el sentido de que si bien el GRUPO P&O tiene intereses tanto en la actividad portuaria como en el transporte marítimo, las actividades de transporte marítimo y de prestación de servicios portuarios son llevadas a cabo por unidades de negocios separadas.⁵
122. Lo afirmado en el párrafo anterior quedaría corroborado por el hecho de que TRP y TPA no atienden los buques de P&O NEDLLOYD ni los de los servicios conjuntos (“joint container services”) en que participa esta última, sino que los mismos son atendidos en Terminal 5 (BACTSSA) y en la Terminal EXOLGAN, del Puerto de Dock Sud.⁶
123. A continuación se exponen las participaciones de mercado para dichas rutas.

⁵ Recuérdese que la casa matriz de TRP es P&O AUSTRALIA PORTS PTY, perteneciente al grupo P&O. A su vez, este grupo desarrolla actividades de transporte marítimo a través del “joint venture” que tiene conformado junto con ROYAL NEDLLOYD, denominado P&O NEDLLOYD CONTAINER LINE

⁶ También debe señalarse que P&O NEDLLOYD sólo transporta contenedores en el tráfico que hace hacia y desde el hinterland del Puerto de Buenos Aires.



Ministerio de Economía y Producción
 Secretaría de Coordinación Técnica
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

VI. 3. 1 PARTICIPACIONES DE MERCADO POR RUTA MARÍTIMA

Cuadro N°1: tráfico de contenedores Norte de Europa (exportación - importación)

LINEA MARITIMA	AÑO 2000		AÑO 2001		AÑO 2002		Operación Dic/2002	
	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%	Puerto	Terminal
ALIANCA	10000	7%	7954	5%	5	0%	Dock Sud	Exolgan
CMBT	2350	2%	2154	1%	56	0%	Bs. As.	Term. 1-2
EUROATLANTIC	3330	2%	3464	2%	796	1%	Bs. As.	Term. 1-2
DSR- SENATOR	3300	2%	3546	2%	2336	2%	Bs. As.	Term. 1-2
CONTSHIP	4550	3%	4564	3%	3018	2%	Zárate	T.Z.
HAPAG LLOYD	2700	2%	3716	2%	3462	3%	Dock Sud	Exolgan
N.Y.K.	2200	1%	2414	2%	3039	2%	Zárate	T.Z.
OTROS	850	1%	1026	1%	4490	3%	Varios	Varias
C.G.M.	8100	6%	8515	5%	5512	4%	Dock Sud	Exolgan
GRIMALDI LINE	7150	5%	7791	5%	6226	5%	Bs. As.	Term. 3
C.S.A.V.	7650	5%	8134	5%	6503	5%	Zárate	T.Z.
P & O NEDLLOYD	5450	4%	5966	4%	7428	6%	Bs. As.	Term. 5
MONTEMAR	10400	7%	11014	7%	9585	7%	Zárate	T.Z.
MAERSK	27750	19%	27911	18%	19408	15%	Bs. As.	Term. 4
M.S.C.	25950	18%	28074	18%	21860	17%	Bs. As.	Term. 1-2
HAMBURG SUD	24950	17%	30818	20%	35710	28%	Dock Sud	Exolgan
TOTAL	146680	100%	157061	100%	129434	100%		

Fuente: información proporcionada por las partes. * Un TEU equivale a un contenedor de 20 pies, por lo que un contenedor de 40 pies se contabiliza como dos.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Cuadro Nº 2: tráfico de contenedores Costa Este de E.E.U.U. (exportación - importación)

LINEA MARITIMA	AÑO 2000		AÑO 2001		AÑO 2002		Operación Dic/2002	
	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%	Puerto	Terminal
ALIANCA	2550	2,07%	2194	2,33%	0	0,00%	Dock Sud	Exolgan
OCEANBULK	0	0,00%	81	0,09%	0	0,00%	Bs. As.	Term. 3
OTROS	550	0,45%	283	0,30%	584	0,71%	Varios	Varias
C.G.M.	950	0,77%	809	0,86%	898	1,10%	Bs. As.	Term. 1-2
DSR - SENATOR	4750	3,86%	3516	3,74%	1680	2,05%	Bs. As.	Term. 1-2
MAERSK	14550	11,82%	9329	9,93%	781	0,95%	Dock Sud	Exolgan
ZIM	4350	3,54%	3324	3,54%	1956	2,39%	Bs. As.	Term. 1-2
SAFMARINE	0	0,00%	0	0,00%	972	1,19%	Dock Sud	Exolgan
P & O NEDLLOYD	2000	1,63%	4189	4,46%	6082	7,42%	Dock Sud	Exolgan
HANJING	4350	3,54%	3371	3,59%	2172	2,65%	Bs. As.	Term. 1-2
C.S.A.V.	6800	5,53%	5627	5,99%	4845	5,91%	Dock Sud	Exolgan
MONTEMAR	4550	3,70%	3734	3,97%	3164	3,86%	Dock Sud	Exolgan
LIBRA	5200	4,23%	3842	4,09%	2802	3,42%	Dock Sud	Exolgan
LYKE LINES	8000	6,50%	5705	6,07%	3890	4,75%	Dock Sud	Exolgan
EVERGREEN	9100	7,40%	6484	6,90%	4163	5,08%	Dock Sud	Exolgan
A.P.L.	5700	4,63%	4305	4,58%	4304	5,25%	Dock Sud	Exolgan
CROWLEY	20000	16,25%	10252	10,91%	4013	4,90%	Dock Sud	Exolgan
M.S.C.	19200	15,60%	14263	15,18%	10238	12,49%	Bs. As.	Term. 1-2
HAMBURG SUD	1350	1,10%	2457	2,61%	9279	11,32%	Dock Sud	Exolgan
COLUMBUS LINE	9100	7,40%	10211	10,87%	20140	24,57%	Dock Sud	Exolgan
TOTAL	123050	100%	93976	100%	81963	100%		

Fuente: información proporcionada por las partes. * Un TEU equivale a un contenedor de 20 pies, por lo que un contenedor de 40 pies se contabiliza como dos.

Cuadro Nº 3: tráfico de contenedores Lejano Oriente (exportación - importación)

LINEA MARITIMA	AÑO 2000		AÑO 2001		AÑO 2002		Operación Dic/2002	
	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%	Puerto	Terminal
SAFMARINE	5800	3,66%	5391	3,51%	0	0,00%		
PROLINE	60	0,04%	53	0,03%	0	0,00%		
YANG MING	5600	3,54%	5290	3,44%	15	0,02%	Bs. As.	Canceló
OTROS	394	0,25%	364	0,24%	420	0,44%	Varios	Varias
MARUBA	100	0,06%	87	0,06%	271	0,28%	Bs. As.	Term. 1-2
NORSUL QUADRANT	1350	0,85%	1346	0,88%	765	0,79%	Bs. As.	Term. 1-2
C.G.M.	1500	0,95%	1413	0,92%	2006	2,08%	Bs. As.	Term. 3
M.S.C.	450	0,28%	410	0,27%	1026	1,07%	Bs. As.	Term. 3
C.S.A.V.	13200	8,34%	12465	8,11%	4611	4,79%	Bs. As.	Term. 3
HAMBURG SUD	75	0,05%	72	0,05%	2999	3,11%	Bs. As.	Term. 5
N.Y.K.	7950	5,02%	7490	4,88%	6961	7,23%	Bs. As.	Term. 3
P & O NEDLLOYD	17000	10,74%	16117	10,49%	9127	9,48%	Bs. As.	Term. 5
MITSUI OSK	9500	6,00%	8971	5,84%	8536	8,86%	Bs. As.	Term. 5
MAERSK	10200	6,44%	9585	6,24%	7553	7,84%	Bs. As.	Term. 4
COSCO	17400	10,99%	16397	10,67%	11378	11,81%	Bs. As.	Term. 5
KIEN HUNG	30900	19,52%	28393	18,48%	19150	19,88%	Bs. As.	Term. 3
EVERGREEN	42650	26,95%	39773	25,89%	21495	22,32%	Bs. As.	Term. 5
TOTAL	158269	100%	153617	100%	96313	100%		

Fuente: información proporcionada por las partes. * Un TEU equivale a un contenedor de 20 pies, por lo que un contenedor de 40 pies se contabiliza como dos.



Ministerio de Economía y Producción
 Secretaría de Coordinación Técnica
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Cuadro Nº 4: tráfico de contenedores Golfo de E.E.U.U. (exportación - importación)

LINEA MARITIMA	AÑO 2000		AÑO 2001		AÑO 2002		Operación Dic/2002	
	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%	Puerto	Terminal
ALIANCA	2850	3,68%	2119	2,96%	170	0,29%	Dock Sud	Exolgan
CROWLEY	850	1,10%	716	1,00%	54	0,09%	Dock Sud	Exolgan
OTROS	150	0,19%	132	0,18%	174	0,29%	Varios	Varias
DSR-SENATOR	25	0,03%	12	0,02%	32	0,05%	Bs. As.	Term. 1-2
EVERGREEN	230	0,30%	139	0,19%	58	0,10%	Dock Sud	Exolgan
MONTEMAR	730	0,94%	688	0,96%	430	0,73%	Dock Sud	Exolgan
GLOBAL LINE	2800	3,62%	1767	2,47%	454	0,77%	Bs. As.	Term. 3
OCEANBULK	200	0,26%	455	0,64%	366	0,62%	Bs. As.	Term. 3
C.G.M.	205	0,26%	208	0,29%	694	1,17%	Bs. As.	Term. 1-2
MAERSK	7700	9,95%	6480	9,05%	892	1,51%	Dock Sud	Exolgan
ZIM LINE	4700	6,07%	4309	6,02%	2025	3,42%	Bs. As.	Term. 1-2
T.M.M.	5400	6,98%	5104	7,13%	3756	6,35%	Dock Sud	Exolgan
P & o NEDLLOYD	8500	10,98%	7943	11,10%	4418	7,46%	Bs. As.	Term. 5
HAMBURG SUD	495	0,64%	580	0,81%	2907	4,91%	Dock Sud	Exolgan
A.P.L.	3850	4,98%	3422	4,78%	3138	5,30%	Dock Sud	Exolgan
LIBRA	11600	14,99%	9513	13,29%	7567	12,78%	Dock Sud	Exolgan
C.S.A.V.	350	0,45%	206	0,29%	4062	6,86%	Dock Sud	Exolgan
COLUMBUS	6850	8,85%	6729	9,40%	6426	10,86%	Dock Sud	Exolgan
M.S.C.	3900	5,04%	5627	7,86%	8346	14,10%	Bs. As.	Term. 1-2
LYKE LINES	16000	20,68%	15415	21,54%	13227	22,34%	Dock Sud	Exolgan
TOTAL	77385	100%	71564	100%	59196	100%		

Fuente: información proporcionada por las partes. * Un TEU equivale a un contenedor de 20 pies, por lo que un contenedor de 40 pies se contabiliza como dos.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Cuadro Nº 5: tráfico de contenedores exclusivo Mercosur (exportación - importación)

LINEA MARITIMA	ANO 2000		ANO 2001		ANO 2002		Operación Dic/2002	
	TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%	Puerto	Terminal
PROLINE	150	0,15%	163	0,15%	0	0,00%		
C.M.B.T	25	0,03%	27	0,03%	3	0,003%		
ARPEZ	800	0,81%	1562	1,48%	0	0,00%	Bs. As.	Canceló
EUROATLANTIC	115	0,12%	222	0,21%	26	0,03%	Bs. As.	Term. 1-2
GRIMALDI GROUP	1325	1,34%	1403	1,33%	470	0,54%	Bs. As.	Term. 3
TRANSROLL	7000	7,08%	7379	7,00%	0	0,00%	Bs. As.	Canceló
SAFMARINE	30	0,03%	35	0,03%	97	0,11%	Bs. As.	Varias
DELBENE	2650	2,68%	2785	2,64%	115	0,13%	Bs. As.	Varias
LINEAS FEEDER	250	0,25%	228	0,22%	157	0,18%	Bs. As.	Varias
DSR - SENATOR	675	0,68%	726	0,69%	202	0,23%	Bs. As.	Term. 1-2
CONSHIP	270	0,27%	272	0,26%	394	0,45%	Zárate	T.Z.
GRIMALDI LINE	1160	1,17%	1197	1,14%	1418	1,62%	Bs. As.	Term. 3
C.M.S.P.	0	0,00%	0	0,00%	305	0,35%	Bs. As.	Varias
MONTEMAR	950	0,96%	992	0,94%	1803	2,06%	Zárate	T.Z.
ZIM LINE	820	0,83%	874	0,83%	511	0,58%	Bs. As.	Term. 1-2
COSTA C.LINE	2250	2,28%	2384	2,26%	640	0,73%	Bs. As.	Term. 1-2
OTROS	450	0,46%	486	0,46%	520	0,59%	Varios	Varias
MITSUI OSK LINE	150	0,15%	150	0,14%	457	0,52%	Bs. As.	Term. 5
N.Y.K.	150	0,15%	157	0,15%	624	0,71%	Zárate	T.Z.
T.M.M.	350	0,35%	416	0,39%	786	0,90%	Dock Sud	Exolgan
C.G.M.	330	0,33%	344	0,33%	701	0,80%	Bs. As.	Term. 1-2
KIEN HUNG	1000	1,01%	1073	1,02%	921	1,05%	Bs. As.	Term. 3
HAMBURG SUD	3000	3,03%	3182	3,02%	2204	2,52%	Dock Sud	Exolgan
NORSUL -QUADRANT	5950	6,02%	6381	6,05%	1883	2,15%	Bs. As.	Term. 1-2
LYKE LINES	2180	2,20%	2305	2,19%	2431	2,78%	Zárate	T.Z.
CROWLEY	1850	1,87%	1951	1,85%	1318	1,51%	Dock Sud	Exolgan
P & O NEDLLOYD	2150	2,17%	2216	2,10%	3172	3,62%	Bs. As.	Term. 5
NIVER	450	0,46%	465	0,44%	1492	1,70%	Bs. As.	Term. 1-2
MARUBA	6050	6,12%	6422	6,09%	1615	1,85%	Bs. As.	Term. 1-2
COSCO	2850	2,88%	3068	2,91%	1640	1,87%	Bs. As.	Term. 5
C.S.A.V.	3300	3,34%	3544	3,36%	2705	3,09%	Bs. As.	Term. 4
EVERGREEN	2700	2,73%	2815	2,67%	3262	3,73%	Bs. As.	Term. 5
ALIANCA	8200	8,29%	8679	8,23%	3805	4,35%	Dock Sud	Exolgan
OCEANICA	4900	4,96%	5170	4,90%	2730	3,12%	Bs. As.	Varias
M.S.C.	3900	3,94%	4273	4,05%	4231	4,83%	Bs. As.	Term. 1-2
DOCENAVE	8900	9,00%	9409	8,92%	10583	12,09%	Dock Sud	Exolgan
COLUMBUS LINE	4350	4,40%	4558	4,32%	7668	8,76%	Dock Sud	Exolgan
LIBRA	12600	12,74%	13397	12,71%	12948	14,79%	Bs. As.	Term. 4
MAERSK	4650	4,70%	4908	4,66%	13694	15,65%	Bs. As.	Term. 4
TOTAL	98880	100%	105428	100%	87528	100%		

Fuente: información proporcionada por las partes. * Un TEU equivale a un contenedor de 20 pies, por lo que un contenedor de 40 pies se contabiliza como dos.

VI. 3. 2 EFECTOS DE LA OPERACIÓN SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

124. Como puede observarse en los cuadros Nº 1 a 5, las participaciones de P&O resultan ser relativamente bajas en todas las rutas que cubre dicha empresa. Efectivamente, en la mayoría de las rutas la participación de P&O no supera el 10%, siendo la más alta en el



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

tráfico de importación en las rutas del Lejano Oriente y del Golfo de los EEUU, en las cuales apenas supera el 10% en algunos años (Cuadros N° 3 y 4).

125. En ese sentido, no se vislumbra la posibilidad de que las decisiones de P&O respecto de la utilización de las Terminales 1 y 2, y Terminal 3 pueda tener un impacto significativo sobre el resto de las terminales. Esto significa que incluso en la hipótesis en que dicha línea marítima decidiera concentrar todos sus tráficos en las mencionadas terminales, ello no tendría el efecto de dejar sin un volumen de negocios apreciable al resto de las terminales.

126. A lo mencionado en el párrafo anterior se añade el hecho de que, tal como se señaló anteriormente, los servicios portuarios y el transporte marítimo son gestionadas por el GRUPO P&O como unidades de negocios independientes.

127. En consecuencia, la operación bajo análisis no despierta preocupación desde el punto de vista de sus efectos verticales.

VI. 4 SERVICIOS PORTUARIOS

VI. 4. 1 MERCADO RELEVANTE DEL PRODUCTO

128. El servicio que prestan las terminales portuarias es básicamente la carga y descarga de mercaderías y su almacenamiento. Según el tipo de mercadería que se pretende movilizar se establecen cuatro grupos o tipos de cargas: bultos, contenedores, granel líquido y granel sólido.

129. Para atender cada tipo de carga se necesitan diferentes instalaciones, las que no resultan fácilmente reconvertibles entre sí. Por ejemplo, los contenedores necesitan grúas especiales para ser cargados/descargados y espacio suficiente de muelle para ser



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

movilizados, mientras que los graneles sólidos son depositados en silos y no necesitan grandes espacios de muelle ya que la descarga se realiza directamente desde el buque al silo.

130. Desde el punto de vista físico la sustitución más cercana se presenta entre los bultos y contenedores, ya que se pueden mover contenedores con el equipo de bultos, aunque con menor eficiencia que equipos especializados.
131. Por lo tanto, dado que no se visualiza un grado de sustitución significativo entre los servicios portuarios para diferentes cargas, se establecen diferentes mercados de servicios portuarios según las diferentes cargas que se movilicen en las terminales involucradas.
132. Debe destacarse que TPA opera con contenedores, carga general y automóviles, mientras que TPR opera sólo con contenedores, de manera que el mercado relevante a considerar es el de movimiento de contenedores.
133. Usualmente, se considera que el cliente de una terminal portuaria es el buque, de manera que la competencia que se da entre las terminales es básicamente por captar a las navieras. A su vez las navieras tienen como clientes a los cargadores de mercaderías (exportadores e importadores).⁷
134. Efectivamente, en términos generales la decisión básica que toma el cargador es en cuanto a la elección de la naviera que transportará su carga. Como a su vez la naviera trabaja con una determinada terminal para la ruta de interés del cargador, éste finalmente concurrirá a la terminal que la naviera le indique. En esa instancia si el



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

exportador/importador no ha contratado con la naviera una tarifa global inclusiva del flete oceánico y los servicios portuarios, el cargador deberá abonar a la terminal determinados cargos por servicios que esta le presta tales como manipuleo, recepción y entrega de contenedores, y depósito de los mismos.⁸

135. En consecuencia, el cargador es un usuario o incluso puede considerársele cliente de la terminal, pero en realidad lo que básicamente elige el cargador es la naviera que transportará su carga desde o hacia el destino en cuestión y no la terminal desde la que partirá o arribará el buque.⁹ A su vez, a la terminal le interesa básicamente captar a la naviera pues ello le genera volumen en términos de movimientos de contenedores; pero no resulta de su preocupación el lugar de destino u origen de la carga. En ese sentido la terminal no selecciona a las navieras por las rutas o tráficos que cubren.

136. La razón por la cual las relaciones entre los agentes económicos involucrados se estructuran de la manera indicada en el párrafo anterior es que la ecuación de costos del cargador incorpora todos los elementos que conforman el transporte de la mercadería hasta el destino final o desde el lugar de origen, y los cargos que la terminal cobra a los cargadores representan un monto pequeño si se lo compara con el flete oceánico que los

⁷ Resulta también posible que los importadores/exportadores, especialmente si son de poca envergadura, no contraten directamente con la compañía naviera sino con un mayorista de fletes ("freight forwarder"), que son empresas que no representan a una compañía naviera en particular.

⁸ Como se verá más adelante a partir del dictado de la Resolución 86/2000 de la AGP, los importadores/exportadores podrían contratar directamente con las compañías navieras los servicios portuarios prestados a las cargas.

⁹ Esto no excluye la posibilidad de que existan cargadores que por su importancia reciban un trato más favorable por parte de la terminal.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

cargadores pagan a las navieras.¹⁰ Además, también puede suceder que desde una terminal determinada no se cubra el tráfico o ruta de interés del exportador/importador.

137. Esta situación no implica que las navieras, a la hora de elegir una terminal con la cual trabajar, no tengan en cuenta la calidad del servicio prestado por la terminal a los cargadores, los precios que le cobra a éstos, o la mayor o menor preferencia que puedan presentar los cargadores por las distintas terminales, pues estos factores también inciden sobre el negocio de la naviera. Así, una naviera no elegirá trabajar con cierta terminal si un número importante de los cargadores que son sus clientes no están dispuestos (por una cuestión de costos o de calidad del servicio) a llevar o retirar los contenedores en dicha terminal.

VI. 4. 2 TARIFAS EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES

138. En vista de que la operación bajo estudio involucra a terminales ubicadas en el Puerto Nuevo de Buenos Aires resulta necesario profundizar algunos aspectos del marco regulatorio al que están sujetas dichas terminales.

139. En el pliego de concesión de las terminales del Puerto Nuevo de Buenos Aires (Pliego de Condiciones Generales de la Licitación Pública N° 6/93) se establece que el concesionario es responsable de brindar los siguientes servicios: recepción, expedición, manipuleo, estiba y desestiba y almacenaje de cargas, control y registro de la carga y descarga de mercaderías, amarre y desamarre, uso de muelle y otros servicios al buque o a la carga.

¹⁰ Una relación aproximada puede ubicarse entre 5 a 1 y 10 a 1, aunque puede ser incluso superior.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

140. Las tarifas por los servicios a las cargas (es decir a los exportadores/importadores) por los movimientos en la terminal y a los buques por utilización del muelle son establecidas por el concesionario, estando sujetas a una estructura homogénea de tarifas máximas fijadas por la Sociedad Administradora del Puerto (SAP). En cambio, las tarifas cobradas a las navieras por la operación de estiba/desestiba del buque son acordadas libremente entre la compañía naviera y el concesionario. Cabe señalar que en la actualidad aún no se ha formado la SAP, por lo que sus funciones son ejercidas por la AGP.
141. Conforme lo establece el Pliego de Condiciones Generales, las tarifas incluidas dentro de la estructura tarifaria homogénea, deben ser publicas, justas y razonables, y se establecerán de manera tal que los ingresos del Concesionario no excedan lo necesario para una explotación eficiente de la terminal, obteniendo una rentabilidad adecuada a la inversión realizada.
142. Debe destacarse que los concesionarios pueden cobrar valores inferiores a los máximos. A título ilustrativo puede mencionarse que, según información proporcionada por la AGP, para un contenedor de 20 pies de exportación, cuya tarifa máxima T7 (una de las más generalizadas) a enero de 2001 era de U\$S 102 por unidad, se facturaba en promedio U\$S 78, mientras que su similar de importación (T1), en cambio, estaba al mismo valor que el máximo autorizado, es decir U\$S 114 por unidad. En la actualidad el T7 y T1 efectivamente cobrados por las terminales se encuentran en sus valores máximos.
143. Las tarifas máximas pueden ser modificadas por la SAP (AGP) en caso de registrarse desequilibrios entre la oferta y la demanda y/o conductas que afecten la libre competencia y/o funcionamiento del mercado. El pliego de concesión prevé que estas tarifas máximas



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

sean suspendidas una vez que se verifique un adecuado comportamiento competitivo del mercado, a juicio del Concedente (art. 37).

144. Las tarifas así estructuradas serán publicadas y exhibidas en la oficina del Concesionario y toda modificación de dicho tarifario debe ser previamente publicada y exhibida de igual forma y notificada a la SAP con al menos 30 días de su entrada en vigencia.
145. Las tarifas máximas no sufrieron modificaciones desde el comienzo de las respectivas concesiones hasta que, recientemente, la Resolución 59/2002 AGPSE, de fecha 13 de noviembre de 2002, dispuso reducir con carácter provisorio a partir del 1º de diciembre del mismo año los Máximos Tarifarios a la carga por servicios de transporte internacional definidos en el Anexo V y Aclaratorias del Anexo IV del Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Pública Nacional e Internacional para la CONCESION DE TERMINALES PORTUARIAS DE PUERTO NUEVO en el veinte por ciento (20%). Esta Resolución encuentra su explicación en el proceso devaluatorio que sufrió nuestro país y la circunstancia de que las tarifas de servicios portuarios están fijadas en dólares estadounidenses.
146. Dentro del cuadro tarifario homogéneo existen categorías tarifarias. Una primer distinción se hace entre tarifas de importación y tarifas de exportación, siendo en general estas últimas más bajas que las de importación. Dentro de cada una de estas clases de tarifas se distingue entre tarifas tipo cargo global (que incluye movimiento de cargas en el muelle y plazoleta y estadía) y tarifas por almacenaje, aumentando ambas progresivamente con los días en que permanece la carga dentro de la terminal.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

147. Durante los primeros años de concesión se utilizaron dos sistemas de cobro. El primero consistió en el cobro tanto del cargo global como del cargo de estiba/desestiba a la naviera, la cual luego trasladaba estos cargos al importador/exportador. El segundo consistía en cobrar a la naviera únicamente el cargo de estiba/desestiba y el cargo global a los importadores/exportadores (carga).
148. En el año 1997 la AGP resolvió¹¹ que las terminales eran las únicas autorizadas a facturar las tarifas correspondientes a los servicios portuarios, y en consecuencia obligó a las terminales a cobrar estas tarifas directamente a los importadores/exportadores y no a las navieras (a las cuales sólo se les cobraría la estiba/desestiba).
149. Sin embargo, en agosto de 2000 la AGP dictó la Resolución 86/2000, del 15/08/00, que deroga la Resolución N° 45/97. En sus fundamentos, la resolución mencionada en primer término expresa que la Resolución 45/97 introdujo modificaciones en los usos y costumbres más difundidos internacionalmente en cuanto respecta a la forma de contratación del transporte marítimo y la facturación a las cargas (importadores/exportadores) de los servicios correspondientes a las tarifas T1 a T7, que limita la adopción de alternativas coincidentes con los mencionados usos y costumbres, constituyendo una medida que resta flexibilidad y por lo tanto competitividad al Puerto de Buenos Aires frente a otros puertos que no tienen ese tipo de limitación.
150. Es así que los cargadores (importadores/exportadores) tienen actualmente la opción de contratar con las compañías navieras un servicio que en una misma tarifa incluya el flete oceánico y los servicios portuarios prestados a la carga, o pagar por un lado el flete



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

oceánico a las compañías navieras y por el otro pagar a las terminales por los servicios a la carga. En el primero de los casos mencionados, los cargadores constituirían una relación comercial exclusivamente con las compañías navieras, y no con las terminales.

151. En resumen, existen tarifas máximas para los servicios que brinda la terminal a las cargas (importadores/exportadores), pudiendo estas tarifas o bien ser facturadas a estos últimos o bien ser facturadas directamente a las compañías navieras, y existe plena libertad en la fijación de la tarifa de estiba/desestiba que las terminales cobran a las compañías navieras.

VI. 4. 3 MERCADO GEOGRÁFICO RELEVANTE

152. Esta CNDC, en el dictamen N° 236 del 22/03/01 referido a una operación de concentración económica en el Puerto Nuevo de Buenos Aires, consideró que en el caso de servicios portuarios, el mercado geográfico relevante se circunscribe al puerto y su ámbito de influencia (o hinterland). Específicamente, para el caso de la carga de contenedores, el hinterland de dicho puerto se determinó -en consonancia con lo señalado por la Administración General de Puertos- como la franja que va desde la localidad de Lima (Provincia de Buenos Aires) al norte, hasta la zona Franca de La Plata al sur, con una anchura que abarca la zona costera hasta la zona de Pilar y San Justo.

153. Dicha conclusión obedece a que el Puerto de Buenos Aires ha tenido la particularidad de servir un hinterland primario o principal, constituido fundamentalmente por la Ciudad de Buenos Aires y Gran Buenos Aires en un radio no menor a 60 km, y un hinterland secundario, constituido por las cargas provenientes de otros puntos del país.

¹¹ Resolución 45/1997 de la Administración General de Puertos.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

154. El hinterland del Puerto de Buenos Aires está determinado por factores históricos, culturales, comerciales, de acceso terrestre y acuático, entre otros. No debe olvidarse que, por muchas décadas, este puerto constituyó la única opción del país para la entrada y salida de mercaderías con valor agregado, lo que le hizo reunir características de puerto nacional.
155. En el área de influencia del Puerto Nuevo de Buenos Aires se encuentran ubicados varios puertos de uso público, además de PUERTO NUEVO y PUERTO DOCK SUD, entre ellos: PUERTO LA PLATA, EUROAMÉRICA S.A., TERMINAL ZÁRATE S.A., PUERTO DE CAMPANA y DELTA DOCK.
156. Sin embargo, sólo terminal EXOLGAN (situada en PUERTO DOCK SUD) y TERMINAL ZÁRATE se encuentran preparados para recibir buques oceánicos para transporte de contenedores. Por lo tanto, el resto de los puertos mencionados no se presentan como una alternativa para ofrecer los mismos servicios que las terminales involucradas en la presente operación.
157. En general, para determinar el mercado geográfico relevante, se debe observar la existencia de sustitución por el lado de la demanda. Es decir, evaluar la posibilidad que tienen los demandantes de los servicios portuarios (básicamente las empresas navieras) ofrecidos por las terminales involucradas en la operación de trasladarse -en términos prácticos y económicos- a otras terminales de contenedores ante un incremento pequeño, aunque significativo y no transitorio, de las tarifas cobradas por sus servicios.
158. El ejercicio analítico señalado precedentemente puede sintetizarse en términos del test del monopolista hipotético receptado por los Lineamientos para el Control de Concentraciones Económicas, aprobados por Resolución SCDyDC 164/2001.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

159. En ese sentido, la pregunta que corresponde formular es si un hipotético monopolista de las terminales de contenedores situadas en el Puerto Nuevo de Buenos Aires encontraría rentable implementar un incremento pequeño, pero significativo y no transitorio en el precio de los servicios portuarios.
160. Si la respuesta a dicha pregunta resultara negativa, debería ampliarse el mercado candidato para incluir el sustituto más cercano. En el caso de las terminales del Puerto Nuevo de Buenos Aires, la terminal competitivamente más cercana resulta ser EXOLGAN. En consecuencia, debería repetirse el mismo ejercicio conceptual con el mercado candidato ampliado de la forma indicada. Si el test continuara arrojando un resultado negativo con el mercado candidato ampliado de esa forma, debería incluirse el sustituto más próximo, que en el caso bajo estudio resulta ser TERMINAL ZARATE.
161. La evidencia recogida durante el curso de la investigación permite concluir que las terminales de contenedores situadas en el Puerto de Buenos Aires (tanto las ubicadas en Puerto Nuevo como EXOLGAN) resultan sustitutos muy próximos entre sí, constituyendo prácticamente una unidad con escasa diferenciación, tanto en términos geográficos como tarifarios. En consecuencia, puede afirmarse válidamente que el test del monopolista hipotético aplicado a este conjunto de terminales arroja un resultado negativo.
162. Por consiguiente debe continuarse ampliando el mercado candidato e incluir en el mismo a TERMINAL ZARATE. La pregunta a responder es si TERMINAL ZÁRATE resulta un competidor suficientemente próximo de las terminales situadas en el Puerto de Buenos Aires como para disuadir a un monopolista hipotético de dichas terminales de aplicar un incremento de precios pequeño, pero significativo y no transitorio. La respuesta a esta



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

pregunta ha sido uno de los puntos centrales de la investigación desarrollada en el presente caso, es decir recoger evidencia sobre la capacidad de TERMINAL ZARATE -dada su localización geográfica- de competir en forma efectiva con las terminales del Puerto de Buenos Aires.

163. Dicha evidencia indica que, en general, los usuarios de las terminales (navieras y cargadores) consideran a TERMINAL ZÁRATE como un sustituto válido de las terminales situadas en el Puerto de Buenos Aires, y es por ello que en el presente análisis se lo incluye dentro del mercado geográfico relevante.

164. En ese sentido debe señalarse que aunque TERMINAL ZÁRATE es una terminal que por su localización geográfica respecto del Puerto de Buenos Aires presenta algunas desventajas respecto de las terminales ubicadas en dicho puerto, también cuenta con ventajas relativas a su favor, como por ejemplo la infraestructura de rutas y ferrocarril, y el hecho de no encontrarse afectada por las tasas a la carga que pagan los usuarios de las terminales del Puerto Nuevo de Buenos Aires, lo cual beneficia su estructura de costos. En cualquier caso, de la evidencia recogida en la investigación surge que TERMINAL ZARATE ha resultado capaz de ejercer presión competitiva sobre las terminales ubicadas en el Puerto Nuevo de Buenos Aires.

165. En ese sentido, básicamente por una cuestión de distancias y de conveniencia de acceso, puede presumirse que un hipotético monopolista de las terminales de contenedores situadas en el Puerto de Buenos Aires (incluyendo a las terminales de Puerto Nuevo y EXOLGAN) no encontraría rentable implementar un incremento pequeño, pero significativo



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

y no transitorio en el precio de los servicios portuarios, ya que dicho monopolista recibiría la competencia directa de TERMINAL ZARATE.

166. Por otra parte, puede concluirse que un hipotético monopolista que tuviera bajo su control a las terminales de contenedores del hinterland del Puerto de Buenos Aires (que incluiría a las terminales de dicho puerto y también a EXOLGAN y TERMINAL ZARATE) encontraría rentable aplicar un incremento en los precios cobrados por dichas terminales de la forma indicada precedentemente, pues dicho monopolista no recibiría una competencia directa de alguna otra terminal situada fuera de dicho ámbito geográfico.

167. Efectivamente, ante un incremento en el precio por parte de dicho hipotético monopolista existen diversos factores que serán considerados por los demandantes a la hora de decidir si les resulta conveniente o no sustituir a las terminales respecto de las cuales se aplicó el incremento en los precios. Así, las navieras tendrán en cuenta factores como proximidad a los centros de producción y consumo, tarifas cobradas por las terminales y calidad del servicio prestado tanto a ellas mismas como a los clientes de estas últimas (los exportadores e importadores).

168. Fuera del ámbito geográfico del hinterland del Puerto de Buenos Aires, el puerto de contenedores candidato a ser considerado como un competidor del mismo es el PUERTO DE MONTEVIDEO. Sin embargo, las terminales del hinterland del Puerto de Buenos Aires, no lo señalan como un competidor directo.¹² Ello resulta razonable atento a que no se aprecia cómo podría resultar dicho puerto una alternativa válida -en términos prácticos y económicos- a las terminales ubicadas en el mencionado hinterland para los



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

importadores/exportadores localizados en Argentina y las compañías navieras que atienden sus cargas.

169. En todo caso el PUERTO DE MONTEVIDEO podría resultar un puerto de transbordo para las cargas contenedorizadas con origen o destino en el hinterland del PUERTO DE BUENOS AIRES; pero no se vislumbra la posibilidad que las cargas que pasaran por el PUERTO DE MONTEVIDEO vayan a prescindir -por una cuestión de conveniencia económica- del uso de las terminales ubicadas en el mencionado hinterland.

170. En consecuencia, en el presente dictamen, y en línea con el análisis efectuado en el Dictamen N° 236 del 22/03/01, se considerará como mercado geográfico relevante al área de influencia (hinterland) del PUERTO DE BUENOS AIRES para la carga en contenedores. Los competidores en dicho mercado resultan ser las TERMINALES 1 y 2, TERMINAL 3, TERMINAL 4, TERMINAL 5, EXOLGAN y TERMINAL ZÁRATE.

VI. 4. 4 PARTICIPANTES Y CUOTAS DEL MERCADO DE SERVICIOS PORTUARIOS

VI. 4. 4. 1 PARTICIPANTES EN EL MERCADO

171. La presente operación reduce de seis (6) a cinco (5) el número de competidores en el mercado relevante. Efectivamente, de resultar autorizada la operación bajo estudio la oferta en el mercado quedaría representada por: TERMINALES 1-2-3, TERMINAL 4, TERMINAL 5, EXOLGAN y TERMINAL ZARATE. Seguidamente se efectúa una descripción de dichos competidores.

¹² P.ej. TÉRMINAL ZÁRATE (fs. 3687), TERMINAL 4 (fs. 3716).



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

TERMINALES DEL PUERTO NUEVO DE BUENOS AIRES

172. Las TERMINALES 1 y 2 fueron licitadas en forma conjunta, por lo que en realidad constituyen una única terminal. Se encuentran ubicadas en las dársenas A y B de PUERTO NUEVO. Cuentan con una superficie total de 28.5 hectáreas, un área de estiba de 17,4 hectáreas, 823 mts de muelle para la operación con buques portacontenedores. Cuentan con 5 grúas pórtico, 13 grúas transtainers, y 11 grúas containeras/reachstackers.
173. La TERMINAL 3 ocupa las dársenas B y C, cuenta con una superficie total de 15,1 hectáreas, un área de estiba de 10,1 hectáreas, 2 sitios de atraque para buques portacontenedores, 2 grúas Panamax y 2 grúas móviles.
174. La TERMINAL 4 se localiza en parte del cuarto espigón de Puerto Nuevo, incluyendo la cabecera de la Dársena C junto con el sector adyacente a ella. Al inicio de la concesión TERMINAL 4 S.A. estuvo especializada en el movimiento de proyectos y carga general en bultos. Actualmente mueve tanto carga general como contenedores.
175. La TERMINAL 5 se encuentra ubicada en la dársena C de Puerto Nuevo. Cuenta con una superficie de 21,5 hectáreas y 4 sitios de atraque. Su equipamiento es especial para el movimiento de contenedores, consistiendo en 3 grúas Panamax y una grúa Postpanamax, y demás equipamiento de playa.

PUERTO DE DOCK SUD

176. Este puerto está situado sobre la margen Sudeste del Antepuerto de Buenos Aires, y posee un canal de acceso con un ancho de solera de 60 metros con un calado de 32 pies al cero local. La zona portuaria de DOCK SUD posee, al igual que PUERTO NUEVO DE BUENOS AIRES accesos viales y ferroviarios.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

177. En el PUERTO DOCK SUD, el competidor que deberá incluirse en el mercado relevante es EXOLGAN S.A. ya que es el único operador de contenedores en este puerto. Esta terminal comenzó a operar en el año 1994 y el plazo de la concesión del espacio que ocupa es de 30 años. Cuenta con un área de operación de 45 hectáreas, una longitud de muelle de 1.200 metros y con 4 sitios de atraque. El equipamiento que posee es especial para el movimiento de contenedores, contando con 3 grúas pórtico y 15 transtainers.

TERMINAL ZÁRATE S.A.

178. TERMINAL ZÁRATE se encuentra en condiciones de operar buques portacontenedores desde principios del 2002, contando con dos grúas pórtico. En la actualidad opera el servicio directo al Norte de Europa y el resto de las líneas pueden realizar trasbordo a Buenos Aires y puertos del interior con un servicio de barcazas regular.

179. TERMINAL ZÁRATE ha sido diseñada y construida para manejar contenedores, lo que le permite tener el "lay out" apropiado para dicha tarea, pues responde a un diseño rectangular. Cuenta con más de 50 hectáreas para desarrollo futuro y una capacidad proyectada de 500.000 TEUs. En cuanto al acceso por agua TERMINAL ZÁRATE se encuentra a unas 7-8 horas más de navegación que al Puerto de Buenos Aires y en la misma zona de peaje. En lo que hace al acceso por tierra esta terminal se encuentra a 100 km. al norte de la ciudad de Buenos Aires, en el Parque Industrial Zárate. Una ruta pavimentada de 7 km. une el puerto con la ruta Panamericana (Ruta 9).

180. En el Cuadro N° 6 se describen las características principales de los competidores en el mercado.



Ministerio de Economía y Producción
 Secretaría de Coordinación Técnica
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Cuadro Nº 6: características de los participantes del mercado relevante

Terminal	Calado (pies)	Dársena	Superficie (has)	Area de estiba	Sitios de atraque (1)	Equipamiento (grúas)		Acceso ferroviario
						De muelle	De playa	
T.R.P. (1 y 2)	32	A y B	28,5	17,4	3	5	24	Sí
T.P.A. (3)	32	B y C	15,1	10,1	2	4	4	Sí
T4+EMCYM	32	C	8	6	1	3	6	Sí
BACTSSA	32	D	24	20	2	4	14	Sí
EXOLGAN	32		45	22	5	4	15	Sí
ZARATE	35		115	55	1	2	6	Sí

(1) Sitios de atraque para operación con grúas pórtico: se considera que deben tener una longitud mínima de 240 mts. Fuente: información proporcionada por las partes, Anuario Portuario y Marítimo (ed. 2003) y audiencias.

VI. 4. 4. 2 CUOTAS DE MERCADO

181. En cuanto a participaciones de mercado el cálculo puede hacerse computando tanto los movimientos como la capacidad. A continuación se presentan cuadros con las participaciones y el índice HHI para ambas variables.

Cuadro Nº 7: participación de mercado en movimiento de contenedores (año 2002), y HHI antes y después de la operación

Terminal	Antes de la operación		Después de la operación	
	TEUs	Participación (%)	TEUs	Participación (%)
T.R.P. (1 y 2)	256000	36,24	303800	43,01
T.P.A. (3)	47800	6,77		
T4+EMCYM	39900	5,65	39900	5,65
BACTSSA	139100	19,69	139100	19,69
EXOLGAN	197200	27,92	197200	27,92
ZARATE*	26400	3,74	26400	3,74
Total	706400	100,00	706400	100,00
HHI		2572,07		3062,52

Fuente: CNDC en base a información proporcionada por la AGP. * Terminal Zárate comenzó a operar en el segundo trimestre del 2002.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

182. Tal como se observa el grado de concentración del mercado ya resulta alto antes de la operación (HHI de 2.572 puntos). Luego de la operación dicho índice ascendería a 3062, lo cual representa un incremento de 490 puntos.

183. El Cuadro N° 8 muestra el incremento en el grado de concentración de mercado, medido en términos de capacidad operativa para la entrega y recepción de contenedores a importadores/exportadores, una variable que depende del espacio de plazoleta donde se almacenan los contenedores.

Cuadro N° 8: participación de mercado en capacidad operativa (entrega y recepción de contenedores a los Importadores y Exportadores), y HHI antes y después de la operación - Año 2002

Terminal	Antes de la operación		Después de la operación	
	TEUs	Participación	TEUs	Participación
T.R.P. (1 y 2)	310000	26,27	380000	32,20
T.P.A. (3)	70000	5,93		
T4+EMCYM	70000	5,93	70000	5,93
BACTSSA	250000	21,19	250000	21,19
EXOLGAN	320000	27,12	320000	27,12
ZARATE	160000	13,56	160000	13,56
Total	1180000	100,00	1180000	100,00
HHI		2128,70		2440,17

Fuente: CNDC en base a información proporcionada por las partes.

184. De la información incluida en el Cuadro N° 8 se desprende que medido en términos de capacidad operativa el grado de concentración del mercado ya resulta alto antes de la operación (HHI de 2.128 puntos). Luego de la operación dicho índice ascendería a 2440, lo cual representa un incremento de 312 puntos. Sin embargo, debe observarse el nivel de concentración (y su cambio) resultan inferiores a las mediciones obtenidas computando los movimientos de contenedores.



VI. 4. 5 OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LA CONCENTRACIÓN EN EL MERCADO DE SERVICIOS PORTUARIOS

185. Una vez analizado el grado de concentración que generaría la operación en el mercado relevante, deben considerarse ciertos factores particulares a los efectos de ponderar el posible perjuicio que la misma podría traer aparejado para el interés económico general. Tal es lo que indican los LINEAMIENTOS PARA EL CONTROL DE CONCENTRACIONES ECONÓMICAS aprobados por la Resolución SCDyDC N° 164/200, y es el análisis que a continuación se efectúa en referencia a las características de la competencia y de los competidores en el mercado relevante.
186. En cuanto a la importancia competitiva de cada terminal, los elementos de prueba recogidos en las presentes actuaciones indican que las terminales mejor posicionadas en términos competitivos -por infraestructura, localización, management, calidad de servicios, y/o renombre internacional de sus propietarios, entre los factores más importantes- son TERMINAL 1 y 2 , EXOLGAN ,TERMINAL 5 y TERMINAL ZÁRATE.
187. TERMINAL 1 y 2, y TERMINAL 5 desde el comienzo de la concesión se perfilaron como terminales dedicadas al tráfico de contenedores. Estas terminales se abocaron inmediatamente a realizar inversiones destinadas a dicho tipo de tráfico, y son las que manejan el mayor volumen de contenedores dentro del Puerto Nuevo, 40% TRP (concesionaria de las TERMINALES 1 y 2) y 30% BACTSSA (concesionaria de la TERMINAL 5), aproximadamente. BACTSSA pertenece al grupo HUTCHINSON, que es uno de los más importantes operadores portuarios a nivel mundial.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

188. Las TERMINALES 3 y 4, en cambio, fueron diseñadas como terminales de carácter polivalente, es decir, dedicadas tanto a la atención de contenedores como de otras cargas en bulto o proyecto. En ese sentido, se destaca que TERMINAL 3 -objeto de adquisición en la presente operación- no obstante haber incorporado grúas portainers en el tercer año de la concesión, mantiene su perfil de terminal polivalente en forma predominante.
189. Por otra parte debe señalarse que al momento en que TRP adquirió el paquete accionario de TPA (TERMINAL 3), en el año 2000, esta última empresa arrojaba una pérdida de 13.275.455 pesos (fs. 2984), y que en la Memoria y Estados Contables al 31 de diciembre de 2000 y 1999, el Directorio de la misma hacía alusión a la necesidad de mejorar la posición de la terminal frente al resto de las terminales de Puerto Nuevo y Dock Sud (fs. 3106). Asimismo en diversas audiencias se ha corroborado que TERMINAL 3 tenía dificultades para competir con las terminales más importantes.¹³ Según informan las partes, TPA entró en cesación de pagos en el año 1999 (fs. 3296).
190. En ese sentido, surge de los mencionados estados contables, que TRP había adelantado fondos a TPA por \$ 28.071.630 y hecho un aporte irrevocable adicional por \$ 1.928.370, montos que se convertirían en aportes irrevocables para futuros aumentos de capital de TPA en la medida necesaria para evitar que la compañía entrara en estado de cesación, de disolución, o se viera obligada a reducir su capital social (fs. 3120).
191. En consecuencia, si bien la TERMINAL 3 posee una localización atractiva y activos valiosos para el tráfico de contenedores, como por ejemplo un muelle con dos sitios de

¹³ Por ejemplo ello surge de la audiencia celebrada con CIRA (Cámara de Importadores de la República Argentina, (fs. 3785-89).



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ataque para operación con grúas pórtico, no ha resultado un competidor comparable a las tres terminales mencionadas al comienzo del presente apartado.¹⁴

192. En lo que se refiere a TERMINAL ZÁRATE, como se señalara en el apartado dedicado a la definición del mercado geográfico relevante, es una terminal que por su localización geográfica respecto del Puerto de Buenos Aires presenta algunas desventajas vis a vis las terminales ubicadas en dicho puerto, también cuenta con ventajas relativas a su favor, como por ejemplo la infraestructura de rutas y ferrocarril, y no estar afectada por las tasas a la carga que pagan los usuarios de las terminales del Puerto Nuevo de Buenos Aires, lo cual beneficia su estructura de costos.

193. En lo que respecta a TERMINAL 4, se trata de una terminal que es operada en forma conjunta con terminal EMCYM, ambas pertenecientes a la naviera MAERSK-SEALAND. Desde que fue adquirida por esta última empresa, sin perder su carácter de polivalente, muestra un claro avance hacia la operación de contenedores. En ese sentido, TERMINAL 4 atiende mayoritariamente el tráfico de la mencionada naviera.

194. En cuanto al grado de intensidad de la competencia entre terminales, la evidencia recogida en las presentes actuaciones indica que es apreciable en el mercado relevante. Tal es lo que se desprende del informe presentado por la AGP y de los testimonios aportados por las líneas navieras, principales clientes de dichas terminales. Tal competencia se ha traducido en una calidad de servicios adecuada y precios ajustados a los de un entorno competitivo.

¹⁴ Así lo afirmó el representante de Mediterranean Shipping Company (fs. 3918).



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

195. La AGP afirma (fs. 3740-60) que el Puerto de Buenos Aires (haciendo alusión a las terminales de Puerto Nuevo) enfrenta una competencia creciente por parte de otras terminales, especialmente de EXOLGAN, TERMINAL ZÁRATE y el PUERTO DE MONTEVIDEO. En ese sentido, los usuarios de servicios portuarios contarían con una variedad de alternativas, a raíz de lo cual la actividad portuaria con eje en el Puerto de Buenos Aires se desenvolvería en un marco de alta competencia.
196. Según dicho organismo en una primera etapa del concesionamiento del Puerto Nuevo de Buenos Aires se privilegió la competencia por sobre las economías de escala, al momento de diseñar el modelo sobre el cual habrían de concesionarse las terminales. De tal manera se estableció la división de Puerto Nuevo en seis (6) terminales, pudiéndose ofertar dos de ellas en conjunto; así en aquel momento histórico y teniendo en cuenta las características del mercado portuario, se establecieron las condiciones para garantizar la competencia. La Terminal 6 quebró al poco tiempo de comenzar a funcionar.
197. Asimismo la AGP ha señalado que la dinámica alcanzada por la actividad portuaria a partir de la sanción de la Ley N° 24.093, presenta un cambio profundo, que ha provocado modificaciones sustanciales en el escenario portuario. En concreto, la aparición de EXOLGAN y TERMINAL ZARATE, entre los competidores más importantes, permitiría que se mantenga la competencia en el mercado aun en el caso en que se produzca una concentración de terminales en el Puerto Nuevo de Buenos Aires. En resumen, la competencia se daría actualmente no sólo "intra-puerto" (entre las terminales del Puerto Nuevo) sino también "entre puertos".



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

198. En ese sentido, la Resolución N° 215 del Ex Ministerio de Infraestructura y Vivienda, del 25 de julio de 2000, apunta a permitir operaciones de concentración dentro del Puerto Nuevo en atención a ese nuevo escenario que presenta la competencia en el mercado en relación con la situación al momento del concesionamiento.
199. La competencia entre las terminales, como se señaló anteriormente, se verifica básicamente por captar a las compañías navieras, y estas a su vez tienen como clientes a los cargadores (exportadores/importadores). La modalidad habitual para seleccionar la terminal a la que las compañías navieras llevarán sus buques es a través de compulsas o concursos, que se efectúan periódicamente cada uno o dos años, y en base a las cuales se convienen tarifas (que son pactadas libremente) y demás condiciones para la prestación del servicio brindado por las terminales.
200. Resulta común que cada compañía naviera preste sus servicios de transporte marítimo desde más de una terminal, aunque en este caso las rutas que se cubrirán desde cada terminal serán diferentes. Para tomar un ejemplo, COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES (CSAV) cubre el tráfico de contenedores al Norte de Europa desde TERMINAL ZÁRATE, el tráfico hacia la Costa Este y Golfo de EEUU desde EXOLGAN, y el tráfico de la ruta del MERCOSUR desde Terminal 4.
201. Como se señaló anteriormente los servicios de transporte marítimo pueden prestarse en forma individual o a través de "joints". En cualquiera de los dos casos, sin embargo, la negociación de precios y demás condiciones que hace cada naviera es de carácter individual. Los términos de los acuerdos entre las terminales y cada compañía naviera quedan reservados al ámbito de las partes.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

202. Por otro lado, la construcción de una nueva terminal de contenedores es una inversión importante y lleva un tiempo considerable, no existiendo proyectos de construcción de nuevas terminales en el mercado geográfico delimitado, salvo quizás el caso del PUERTO DE LA PLATA, pero se trata de un proyecto de larga data que no ha llegado a concretarse por diversas razones.
203. No obstante ello, una circunstancia que debe tenerse en cuenta a los efectos del análisis de la presente operación es la existencia de exceso de capacidad de las empresas competidoras de TRP y TPA en el mercado relevante. Efectivamente, de los cuadros N° 7 y 8 se desprende que son precisamente BACTSSA (44.36%), EXOLGAN (38.38%), TERMINAL ZARATE (83.50%) y TERMINAL 4 (43%) quienes poseen relativamente mayor capacidad excedente, lo cual les permitiría responder con un aumento en la cantidad de servicios prestados ante un eventual incremento en los precios implementado por las partes involucradas en la presente operación.
204. Además, debe señalarse que la capacidad a la que se hace referencia precedentemente es la capacidad actual, no la máxima capacidad que podría llegar a tener la terminal. La capacidad máxima de las terminales, según los casos pueden resultar bastante superior a la capacidad actual. Así, en el caso de TERMINAL ZÁRATE, la capacidad máxima teórica de la terminal asciende a 500.000 TEUs/año, considerando la construcción de más metros de muelle y la pavimentación del resto de la superficie destinada a contenedores (55 hectáreas). Asimismo EXOLGAN, según consta en las presentes actuaciones, tendría la posibilidad de llegar a una capacidad máxima teórica de 800.000 TEU, considerando un



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

plan de expansión que contemple el agregado de más longitud de muelle, incorporación de equipos de muelle y playa, y ampliación de la superficie de estiba.

205. De la investigación efectuada en estos actuados surge que desde el ingreso de TERMINAL ZÁRATE el mercado relevante ha ganado en intensidad competitiva, lo cual se ha traducido en una disminución de las tarifas cobradas por las terminales del Puerto de Buenos Aires a las compañías navieras.¹⁵ En consecuencia, en el presente caso la existencia de capacidad excedente y la posibilidad de expansión de determinados competidores puede considerarse un factor mitigante de los potenciales efectos adversos derivados del aumento en la concentración de mercado.

VI. 4. 6 EFECTOS DE LA OPERACIÓN SOBRE LA COMPETENCIA EN EL MERCADO DE SERVICIOS PORTUARIOS

206. Como primer punto debe señalarse que en el caso bajo estudio la evaluación de los efectos de la operación sobre la competencia y el interés económico general resulta ciertamente atípica dentro del régimen del control previo de concentraciones económicas, pues debido a las circunstancias narradas en el Apartado I (ANTECEDENTES DEL CASO), prácticamente se trata de un análisis ex - post de la adquisición de TPA por parte de TRP. Efectivamente, según se señalara precedentemente TRP adquirió el paquete accionario de TPA en el año 2000, de lo cual se desprende que a partir de ese momento tomó el efectivo control de la empresa adquirida.

207. De todas formas, la evidencia recogida en el expediente indica que las compañías navieras encuentran una variedad de opciones dentro del sector de terminales, y que existe



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

un grado apreciable de competencia en dicho mercado. Efectivamente, las compañías navieras, en forma generalizada, expresaron que la operación bajo estudio no les despertaba preocupación en cuanto a una posible disminución de la competencia entre terminales, por entender que incluso considerando dicha operación, de todas formas subsiste una oferta de servicios suficientemente amplia, proveniente principalmente de EXOLGAN, BACTSSA y TERMINAL ZÁRATE. Estas terminales cuentan con suficiente capacidad excedente como para contrarrestar un eventual incremento en los precios que quisieran implementar las partes involucradas en la presente operación.

208. En ese sentido también debe mencionarse que la situación que refiere el apoderado de TERMINAL 4 y TERMINAL EMCYM S.A. en su presentación de fecha 28 de marzo de 2003 a la que se hace mención en el apartado I ("ANTECEDENTES DEL CASO"), no altera la apreciación efectuada en el párrafo anterior.

209. En cuanto a los efectos de la operación respecto de los exportadores/importadores debe señalarse que en general los mismos se encuentran satisfechos con la calidad de servicios prestados y que no perciben una disminución de la competencia a raíz de la operación bajo estudio. Sin embargo, en lo que respecta a tarifas ha existido disconformidad en cuanto al nivel de las mismas luego de la devaluación y salida del régimen de convertibilidad a partir del año 2002, ya que las mismas están expresadas en dólares estadounidenses. Respecto de esta situación conviene efectuar dos puntualizaciones.

210. La primera observación es que en el ámbito del Puerto Nuevo de Buenos Aires, que es donde operan las terminales involucradas en la presente operación, las tarifas se

¹⁵ Tal es lo que se desprende de la audiencia celebrada con el representante de MEDITERRANEAN



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

encuentran reguladas, existiendo topes máximos para las mismas. En ese sentido, como se señaló anteriormente, la Resolución 59/2002 AGPSE, de fecha 13 de noviembre de 2002, dispuso reducir con carácter provisorio a partir del 1º de diciembre del mismo año los máximos tarifarios a la carga por servicios de transporte internacional definidos en el Anexo V y Aclaratorias del Anexo IV del Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Terminales Portuarias de Puerto Nuevo en el veinte por ciento (20%).

211. La segunda puntualización es que, de todas maneras, no se desprende de la investigación realizada en estos actuados que la situación prevaleciente respecto del nivel de las tarifas cobradas a las cargas -aun cuando no fuera la óptima- pudiera ser afectada por la operación bajo estudio.¹⁶

212. Efectivamente, ha existido bastante uniformidad entre las terminales del Puerto Nuevo en cuanto a las tarifas cobradas por los servicios a las cargas. A su vez las tarifas de EXOLGAN han resultado semejantes a las del Puerto Nuevo. Esta circunstancia -según se desprende de la investigación realizada- obedecería a que no resultan ser estas tarifas la variable competitiva relevante para las terminales, cosa que sí ocurre con respecto a las tarifas cobradas a las navieras y con relación a la calidad del servicio, estando ello en línea con la idea de que son las compañías navieras por quienes verdaderamente rivalizan las terminales.

SHIPPING COMPANY (fs. 3915-19).

¹⁶ En cualquier caso queda abierta la pregunta respecto a la falta de implementación de la disposición incluida en el art. 37 del Pliego de Concesión en cuanto a la suspensión de tarifas máximas una vez que, a juicio del concedente, se verifique un adecuado comportamiento competitivo.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

213. En cualquier caso debe tenerse presente -como se explicara anteriormente- que TERMINAL 3 no ha resultado ser un competidor de características tales que su presencia o ausencia como competidor independiente pudiera determinar un resultado diferente en cuanto al desenvolvimiento de las tarifas a las cargas cobradas por las terminales.
214. En consecuencia, la operación bajo análisis tampoco despierta preocupación en cuanto a que como resultado de la misma pudieran verse perjudicados los importadores/exportadores.
215. Por otra parte, puede presumirse válidamente a partir de la información recolectada en el expediente que la presente operación tiene potencialidad para generar eficiencias. Estas encuentran explicación en: a) el rediseño de entradas/salidas de cargas de la terminal (un lugar dedicado especialmente a la entrada y otro a la salida), que generarán un flujo interno más ordenado, una disminución de las demoras internas y la eliminación de cruces peligrosos; b) el aprovechamiento integral del equipamiento interno, al unificar los parques de máquinas de ambas terminales para hacer frente a los picos de trabajo generados por el arribo de los buques, c) mayor flexibilidad operativa, al integrar los muelles operativos de ambas terminales se minimizará la espera de buques para ingresar al puerto, d) consolidación de centros de costos, debido a la racionalización de costos de mano de obra, servicios de seguridad, habilitaciones aduaneras, servicios médicos y de limpieza, y e) mejora en la capacidad de financiamiento, debido a una disminución en el costo de endeudamiento.
216. A los efectos de la evaluación del impacto de la operación sobre la competencia y el interés económico general, las eficiencias identificadas resultan un factor mitigante del



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

incremento en el grado de concentración de mercado, ya que al generar una reducción en los costos de TRP tenderían a favorecer un comportamiento más competitivo por parte de esta empresa.

VI. 5 CONCLUSIONES SOBRE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN SOBRE LA COMPETENCIA Y EL INTERES ECONOMICO GENERAL

217. En base a las consideraciones expuestas precedentemente se concluye que no resulta presumible que la operación notificada pueda restringir o distorsionar la competencia y causar perjuicio al interés económico general.

VII CLAUSULAS CON RESTRICCIONES ACCESORIAS

218. Habiendo analizado el Contrato de Compraventa de Acciones suministrado por las partes a los efectos de esta operación, obrante a Fs. 372/382 del expediente de referencia, se advierte en el mismo la existencia de cláusulas accesorias restrictivas de la competencia.

219. Efectivamente, la Cláusula Octava establece la “Obligación de no Competencia” indicando que: a) Los vendedores se comprometen a no permitir que ni ellos ni ninguna persona controlada por o bajo control común de los vendedores, se vinculen, involucren, directa o indirectamente (ya sea como inversor, agente, consultor u otra forma) en la dirección y/u operación de los puertos situados en la República Argentina, dentro del radio de doscientos (200) kilómetros del Puerto de Buenos Aires. A los efectos del párrafo arriba mencionado, “control” hace referencia a una persona que tenga el poder de dirigir o manejar la dirección de la administración y políticas de cualquier otra persona, ya sea mediante la titularidad de los derechos de voto, por contrato u otra forma. b) La presente restricción de no competencia estará en vigencia por un período de cinco (5) años contados a partir de la fecha de celebración del presente Contrato en caso de carga general y vehículos y por un



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

período de diez (10) años contados a partir de la fecha de celebración del presente Contrato en el caso de los contenedores. c) Alejandro, Fabio y Franco Domingo Iachetti se comprometen, mediante la suscripción del Contrato, a respetar la obligación de no-competencia establecida en los puntos a) y b) arriba mencionados. d) La contraprestación por la obligación de no competencia indicada en el inciso c) anterior está incluida dentro del precio de compra a ser abonado por el comprador a los vendedores. Con respecto a las sumas a ser recibidas por Alejandro, Fabio y Franco Domingo Iachetti, los Sres. Iachetti en este acto irrevocablemente declaran y garantizan que han acordado con ellos una justa y equitativa compensación por los mismos fines. En cualquier caso, los Sres. Alejandro, Fabio y Franco Domingo Iachetti en este acto renuncian a cualquier derecho, reclamo y/o acción que cada uno de ellos pudiere tener contra el Comprador, y expresa e irrevocablemente liberan al Comprador de tener que efectuar algún pago de cualquier clase o cualquier contraprestación por la restricción de no competencia asumida por los Sres. Alejandro, Fabio y Franco Domingo Iachetti, si dichos derechos, reclamos o acciones resultaren o derivaren de este Contrato y/o de los cargos de directores, empleados, contratados y/o cualquier otro cargo que pudieren ejercer en TPA, antes de o a la fecha de celebración del Contrato. Asimismo, los Sres. Iachetti, por medio del presente, se comprometen a indemnizar y mantener al Comprador indemne de cualquier reclamo o acción de los Sres. Alejandro, Fabio y Franco Domingo Iachetti en contra del Comprador, vinculadas con la presente cláusula”.

220. Sin embargo, con fecha 7 de octubre de 2003 TRP efectuó una presentación por la cual adecua la duración de la cláusula de no competencia al criterio aplicado por esta Comisión Nacional para el caso de los “goodwill”.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

221. Este tipo de cláusulas, llamadas por la jurisprudencia comparada como restricciones directamente vinculadas a la operación de concentración o restricciones accesorias, cuando son cláusulas que no causan detrimentos a terceros deben considerarse conjuntamente con la misma operación de concentración. Esto es así ya que las restricciones acordadas por las partes participantes en una operación de concentración limitan su propia libertad de acción en el mercado.
222. El objeto de las mismas es evitar que aquellos que venden una empresa y que, por lo tanto, conocen en detalle el funcionamiento de la misma y del mercado en el cual se desempeñan, puedan instalar inmediatamente otra semejante que compita con la empresa recientemente vendida, con la ventaja que le otorga al vendedor el llevar años actuando en un mercado determinado. De allí que se imponga esta obligación de no competencia por determinado plazo para permitirle al comprador conocer el negocio y el mercado y no verse enfrentado a una competencia desleal de aquel que había dirigido la empresa y que, en algunos casos, conoce la misma y al mercado mejor que el reciente comprador.
223. Estas cláusulas inhibitorias de la competencia deben ser analizadas a la luz de lo que en el derecho comparado se denomina como “restricciones accesorias” a una operación de concentración económica. La doctrina de las “restricciones accesorias” establece que las partes involucradas en una operación de concentración económica pueden, sujetándose a ciertos requisitos, convenir cláusulas por las cuales el vendedor se comprometa a no competir con el comprador en la actividad económica de la empresa o negocio transferido.
224. El fundamento que se invoca para permitir este tipo de cláusulas inhibitorias de la competencia es que las mismas sirven para que el comprador reciba la totalidad del valor de



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

los activos cedidos, utilizándoselas como una verdadera “protección” a la inversión realizada.

225. Esta Comisión Nacional, siguiendo la jurisprudencia internacional en la materia, ha establecido en numerosos precedentes los requisitos que estas cláusulas inhibitorias de la competencia deben guardar para ser consideradas “accesorias” a la operación de concentración. Dichos requisitos están referidos a su alcance, a su vinculación con la operación, a su necesidad, ámbito geográfico y extensión temporal y al contenido de la misma.
226. En cuanto al alcance, las cláusulas no deben estar referidas a terceros sino sólo a los participantes en la operación de concentración, quienes limitan su propia libertad de acción en el mercado. Estas cláusulas deben tener vinculación directa con la operación principal y estar subordinadas en importancia a la misma.
227. Además deben ser necesarias. Esto significa que en caso de no existir este tipo de cláusulas, no podría realizarse la operación de concentración, o solo podría realizarse en condiciones mucho más inciertas, con un costo sustancialmente mayor, durante un período de tiempo mucho más largo, o con una probabilidad de éxito mucho menor.
228. En lo que respecta a la duración temporal permitida, esta Comisión Nacional, siguiendo los precedentes internacionales, ha considerado que un plazo razonable es aquel que permite al adquirente asegurar la transferencia de la totalidad de los activos y proteger su inversión. Dicho plazo puede variar según las particularidades de cada operación, pero siguiendo los precedentes mencionados en reiteradas oportunidades se ha dispuesto que es aceptable una prohibición de competencia por el plazo de cinco (5) años cuando



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

mediante la operación se transfiere el “know-how”, mientras que en aquellas en las que sólo se transfiere el “goodwill” sólo es razonable un plazo de dos (2) años.

229. Con referencia al ámbito geográfico se entiende que debe circunscribirse a la zona en donde hubiera el vendedor introducido sus productos o servicios antes del traspaso.

230. En cuanto al contenido, la restricción sólo debe limitarse a los productos o servicios que constituyan la actividad económica de la empresa o parte de la empresa transferida, ya que no resulta razonable, desde el punto de vista de la competencia, extender la protección brindada por este tipo de cláusulas a productos o servicios que el vendedor no transfiere o comercializa.

231. No obstante los lineamientos establecidos en los puntos precedentes, y tal como lo ha señalado en forma reiterada esta Comisión Nacional, el análisis de este tipo de restricciones debe efectuarse a la luz de las condiciones en que se desenvuelve la competencia en cada mercado y sobre la base de un análisis caso por caso.

232. En virtud del análisis realizado precedentemente y la presentación efectuada por las partes, esta Comisión Nacional considera que las cláusulas con restricciones accesorias se ajustan a los límites razonablemente permitidos en lo que respecta a su contenido, ámbito geográfico y al ámbito temporal de las mismas.

VIII CONCLUSIONES

233. De acuerdo a lo expuesto precedentemente, esta COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada con incidencia en el mercado de transporte marítimo y servicios portuarios no infringe el

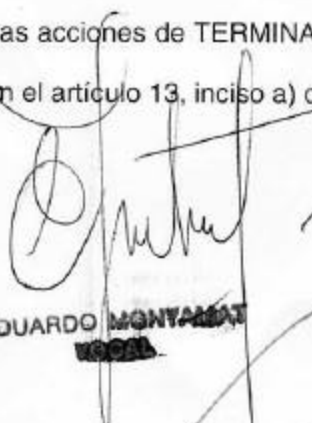


Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

artículo 7º de la Ley Nº 25.156, al no disminuir, restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

234. Por ello, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE COORDINACION TECNICA autorizar la operación de concentración económica por la cual TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. toma el control de TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A. mediante la compra del 100% de las acciones de QUATRO INVEST S.A. y la adquisición a LANCO INTERNATIONAL INC. del 30,382% de las acciones de TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., conforme lo establecido en el artículo 13, inciso a) de la Ley Nº 25.156.

Dec


EDUARDO MONTANARI
SECRETARIO DE COORDINACION TECNICA


LIC. MAURICIO BUTERA
VOCAL


ISMAEL F. G. MALIS
PRESIDENTE
COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA