

**N° de Carpeta:** 213

**N° y fecha de dictamen:** 225 del 07/03/01.

**Empresas involucradas:** MAERSK ARGENTINA HOLDINGS, TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A.

**Mercados Relevantes:** 1) Servicios portuarios a la carga en contenedores en el hinterland del puerto de Buenos Aires; 2) servicios de transporte marítimo internacional desde/hacia el Puerto de Buenos Aires.

**Resultado:** Aprobada.

La operación de concentración económica notificada consistió en la toma de control de las empresas TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. por parte de MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A. (grupo A. P. MØLLER). Los efectos en Argentina de la operación resultaban de la relación vertical entre Maersk-Sealand y South América Trucking S.A., empresas del grupo A. P. MØLLER, y las empresas adquiridas TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A.

Esta operación resultó en una integración de tipo vertical, ya que el grupo comprador de estas dos terminales de Puerto Nuevo de Buenos Aires era propietario tanto de la compañía naviera internacional Maersk-Sealand como de la empresa de transporte terrestre South América Trucking S.A. Por lo tanto, para analizar los posibles efectos sobre la competencia de esta operación se estudió la estructura del mercado de cada una de las actividades involucradas: servicios portuarios, transporte marítimo y transporte terrestre.

Respecto a los servicios portuarios se definió como mercado relevante del producto de los servicios portuarios a la carga en contenedores, debido a que las instalaciones de una terminal portuaria están relacionadas con el tipo de carga que atiende y no es fácil su conversión para atender otras cargas (bultos, granel sólido y granel líquido). Como mercado geográfico se consideró el área de influencia (hinterland) del Puerto Nuevo de Buenos Aires. Para el cálculo de las participaciones de mercado se plantearon diferentes escenarios, sin embargo la participación de las terminales involucradas resultó poco significativa en todos ellos. Por lo tanto, se consideró que al existir una oferta alternativa de servicios portuarios para el resto de las compañías navieras, si el grupo A. P. MØLLER decidiera dedicar TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. para uso exclusivo por parte de Maersk-Sealand, el resto de las compañías navieras podría utilizar las terminales que competían con las compradas, por lo que no se esperaban modificaciones sustanciales en las condiciones de competencia imperantes en el mercado de transporte marítimo internacional de contenedores.

En cuanto a los servicios de transporte marítimo, se observó que cada tipo de carga se transporta por diferentes clases de buques, por lo que se establecieron diferentes mercados para cada una de ellas. La naviera Maersk-Sealand ofrecía el servicio de transporte marítimo internacional

de contenedores en varias rutas desde y hacia Buenos Aires, sin embargo, su participación resultó poco significativa en todos los casos. De esta forma, la CNDC concluyó que el grupo A. P. MØLLER, al adquirir dos terminales portuarias no perjudicaría al resto de las terminales del mercado relevante ya que estas últimas tendrían la posibilidad de ofrecer sus servicios al resto de las compañías navieras.

Por último, por la existencia de una oferta atomizada y bajas barreras a la entrada en el servicio de transporte terrestre, no se despertaron preocupaciones desde el punto de vista de la competencia en esta actividad.

Es importante destacar que a pesar de que a partir de la operación dos de las cinco terminales del mercado relevante quedarían integradas con compañías navieras, se consideró que las condiciones de acceso abierto debían ser garantizadas por la autoridad reguladora, ya que las mismas están implicadas a partir del carácter de “uso público” asignado a las terminales de Puerto Nuevo en su Pliego de Concesión y definido en la Ley de Puertos (Ley N° 24.093).

Por todo lo anterior, la CNDC aconsejó al Secretario autorizar la operación de acuerdo a lo previsto por el art. 13°, inc. a), de la Ley N° 25.156.