

702

10 de Mayo de 2018

Señores

Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia

Huérfanos N° 670, piso 19

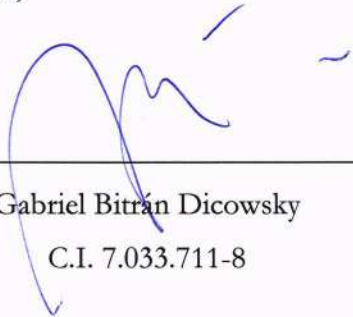
Santiago

Estimados Señores,

Por medio de la presente, y a solicitud de Complejo Portuario Mejillones S.A., presento formalmente en los autos caratulados "*Solicitud de Informe de EPA sobre modificación de restricción a la integración vertical relativa al frente de Atraque N°2 Del Puerto de Antofagasta*", seguidos bajo el Rol NC 440-17, un Informe económico que he elaborado al efecto, denominado "*Aumento de participación accionaria del Grupo Luksic en ATI y eventuales efectos competitivos en el mercado portuario y de transporte minero en la 2da Región de Chile*", junto con su Anexo denominado Anexos Informe Economico GBA, ambos de fecha 10 de mayo de 2018.

Quedo atento y a su disposición en caso que necesitaren de cualquier antecedente adicional.

Saludos cordiales,

  
\_\_\_\_\_  
Gabriel Bitrán Dicowsky  
C.I. 7.033.711-8

Adj.: lo referido.

AUTORIZO LA FIRMA, de don GABRIEL AMOS BITRÁN DICOWSKY, CNI 7.033.711-8, en la calidad en que comparece. SANTIAGO, 11 DE MAYO DE 2018.



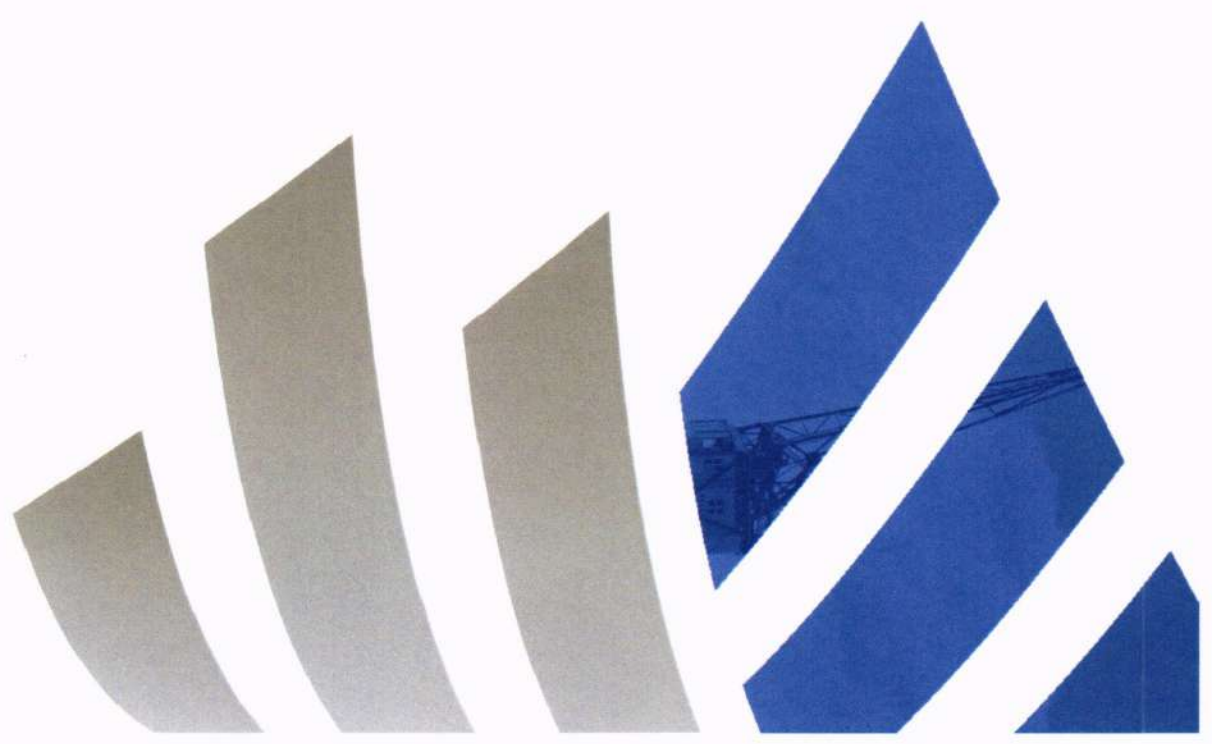


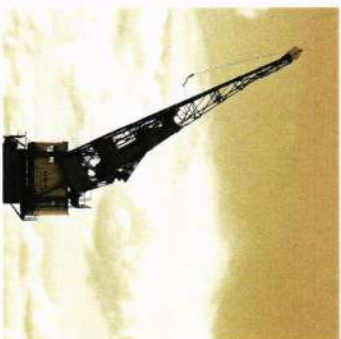
783

**Aumento de participación accionaria del  
Grupo Luksic en ATI y eventuales efectos  
competitivos en el mercado portuario y de  
transporte minero en la 2da Región de Chile**

**Informe Económico**

**Mayo de 2018**





## Contenidos

- Introducción
- Contexto
- Acuerdo conciliatorio
- El poder de mercado de FCAB
- Análisis de la integración vertical
- Análisis de la teoría de “*one monopoly profit*”
- Conclusiones
- Anexo - Fuentes de información



**GBA**

GABRIEL  
BITRÁN  
& Asociados

Introducción



Este documento analiza elementos relativos a la integración vertical del grupo Luksic en el puerto Antofagasta Terminal Internacional "ATI" conjuntamente con su participación en el Ferrocarril Antofagasta Bolivia (FCAB). Esto, se da en el contexto de la participación accionaria del referido grupo económico en ATI, que alcanzó la cifra de 65%, y la calidad de usuarios relevantes de sus empresas relacionadas FCAB y Compañía Sudamericana de Vapores ("CSAV"). Esto contraviene la normativa aplicable sobre integración vertical en el sector portuario, lo que gatilló una multa de parte de la Fiscalía Nacional Económica "FNE" y un Acuerdo Conciliatorio con dicha entidad que contempla ciertas medidas de mitigación sobre el puerto.

Alcanzado el Acuerdo antes mencionado, la Empresa Portuaria de Antofagasta "EPA" solicitó al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia "TDLC" el relajamiento del límite de integración vertical de manera de permitir que el grupo Luksic pueda conservar el 65% de propiedad que ha alcanzado en ATI. Como parte interviniente en este proceso, el Complejo Portuario de Mejillones "CPM" ha encargado a Gabriel Bitrán & Asociados "GBA" la ejecución de un informe económico que analice el caso y, de ser pertinente, releve los potenciales riesgos a la libre competencia que esta modificación en la composición accionaria de ATI tendría en el mercado portuario y de transporte minero en la 2da región de Chile. El presente informe responde a dicho encargo.

Es necesario tener presente que existen limitaciones naturales al desarrollo y alcance de un informe de esa naturaleza debido a la ausencia de información pública sobre tarifas de transporte de carga minera de FCAB. Por ello, este informe se ha abordado a nivel principalmente conceptual, aportando algunos elementos de hecho que darían indicios de un eventual poder de mercado de FCAB y de cómo éste se conjugaría negativamente con el aumento de participación accionaria del grupo Luksic sobre ATI.

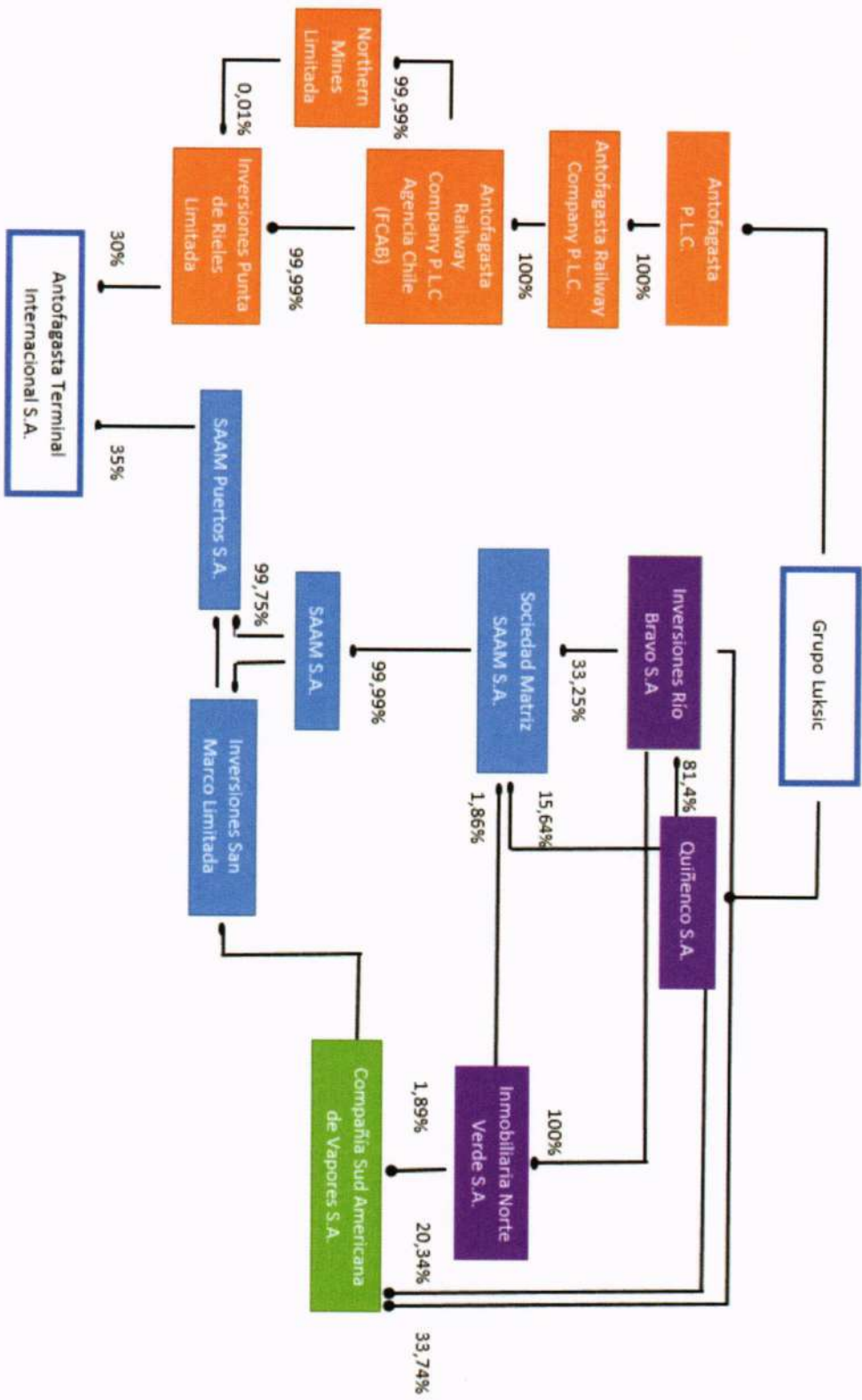


707

# Contexto

# ATI, concesionario del terminal 2 de la EPA, es controlada por el Grupo Luksic a través de una malla de sociedades

Estructura relacional Grupo Luksic - ATI



Fuente: requerimiento de FNE en contra de ATI, SAAM y Punta Rieles (2016)

En éstas, participan también el transportista ferroviario de carga FCAB y la naviera CSAV





## Ambas empresas, CSAV y FCAB, pero particularmente esta última, han calificado como usuarios relevantes del complejo portuario ATI

Participación del Grupo Luksic en el movimiento de carga en ATI  
Se han destacado en azul las cifras que exceden de un 25%

Fecha	Carga movilizada por FCAB en ATI [%]	Carga movilizada por CSAV en ATI [%]
Dec-12	38,45	31,65
Mar-13	37,24	26,26
Jun-13	36,46	22,58
Sep-13	35,73	21,30
Dec-13	34,33	19,68
Mar-14	35,06	19,85
Jun-14	33,76	20,58
Sep-14	32,65	20,65
Dec-14	30,96	18,49
Mar-15	29,12	18,66
Jun-15	29,88	17,47
Sep-15	31,07	17,59
Dec-15	32,83	17,37
Mar-16	37,29	n/a

Fuente: requerimiento de FNE en contra de ATI, SAAM y Punta Rieles (2016)

Un miembro (o conjunto) de la cadena de transporte es un usuario relevante si participa en más del 15% de la carga movilizada en la región, o bien en más del 25% de la carga movilizada en el frente de atraque. (cifras establecidas en el Dictamen 1.045 de la Comisión Preventiva Central).



790  
 Por otra parte, FCAB es un actor particularmente dominante en el transporte de cobre metálico al Puerto de Antofagasta

### Participación de FCAB en el transporte de cobre metálico a Puerto de Antofagasta

Año	%
2009	86
2010	78
2011	78
2012	71
2013	74

Fuente: base de datos de transportistas del Puerto de Antofagasta (proceso de licitación del Frente N°1)



## Esta situación infringe los límites a la integración vertical, y derivó en un requerimiento de la FNE contra ATI y dos de sus controladores directos (Punta de Rieles y SAAM)

- El límite a la integración vertical en materia portuaria, establecido en el Dictamen 1.045 de la Comisión Preventiva Central, y mantenido por dictámenes posteriores, está fijado en los siguientes términos:
  - *“El conjunto de usuarios relevantes no podrá poseer más de un 40% del capital, ni más del 40% del capital con derecho a voto, ni derechos por más del 40% en las utilidades de la sociedad concesionaria (...)”* [Fuente: Dictamen 1.045 de la Comisión Preventiva Central, p. 22]
- En razón de que el Grupo Luksic controla un 65% de ATI, y que sus asociadas CSAV y FCAB han calificado como usuarios relevantes, es que ATI, Punta de Rieles y SAAM han sobrepasado el límite de integración vertical, y han fallado en remediar la situación, que requiere la enajenación de participación accionaria hasta el límite de 40%.
- Debido a esto, la FNE inició un Requerimiento en contra de ATI, Punta de Rieles y SAAM.
- Las partes alcanzaron un Acuerdo Conciliatorio, mientras el TDLC resuelve la solicitud de EPA de elevar el límite de integración a 65%.

**Posteriormente, la EPA solicitó al TDLC elevar el límite a 65%, proceso que se encuentra en curso**



267

# Acuerdo Conciliatorio



33

## El Acuerdo Conciliatorio apunta a que ATI no pueda abusar de su posición, en especial, en desmedro de carga transportada en camiones

El acuerdo contempla principalmente tres ejes:

- I. **Implementación de un servicio de *container express* por parte de ATI:** corresponde a un sistema de agendamiento para la entrega de carga de exportadores en contenedores a través de camiones, el que debe garantizar tiempos máximos de atención.
- II. **Nombramiento de un director independiente de Punta de Rieles en ATI:** uno de los dos directores que Punta de Rieles puede designar en ATI deberá ser independiente en los términos del artículo 50 bis de la Ley de Sociedades Anónimas (N° 18.046).
- III. **Política tarifaria desagregada de Antofagasta Railway Company Plc. (FCAB):**
  - 1.a) En caso de ofertas consistentes en un servicio integral a la carga incluyendo transporte terrestre (FCAB) y uso de puerto (ATI), Punta de Rieles se obliga a especificar la porción de la tarifa correspondiente a cada uno de estos servicios.
  - 1.b) Por su parte, ATI se obliga a replicar dicha tarifa a cualquier tercero, siempre y cuando se trate de volúmenes y demás condiciones equivalentes.
  2. Asimismo, Punta de Rieles se obliga a entregar antecedentes objetivos de justificación cada vez que recomiende el movimiento de carga a través de ATI por sobre otro puerto de uso público de la región.

Fuente: Acuerdo conciliatorio entre ATI, SAAM y Punta de Rieles, FNE

**No obstante, las restricciones son vagas y de difícil monitoreo, por cuanto no se fija un límite al tiempo máximo a garantizar en punto I. y la obligación de replicar las tarifas del punto III.1.a) está sujeta a la equivalencia de condiciones y a que los clientes conozcan las tarifas cobradas por FCAB en otros contratos**



57 | **Por otro lado, el Acuerdo Conciliatorio no evita que FCAB pueda eventualmente abusar de su ventaja y posición de privilegio (si acaso no de dominio) en el transporte terrestre de cobre metálico**

- El acuerdo no obliga a FCAB y ATI a desempaquetar su tarifa por servicios integrales a la carga.
  - Al respecto, es importante notar que el acuerdo sólo apunta de forma parcial a este fin al exigir que ATI extienda su tarifa a cualquier tercero, salvando las condiciones de equivalencia [punto III.1.b)].
  - Por otro lado, la obligación de FCAB de detallar separadamente las tarifas correspondientes a cada servicio, no significa una obligación de desempaquetar la tarifa [punto III.1.a)].
- El conjunto verticalmente integrado FCAB-ATI puede realizar empaquetamiento de servicios, en los que FCAB sea la parte que absorba el costo de dicho empaquetamiento, evitando así tener que ofrecer una tarifa descontada a través de ATI a terceros, resguardándose del punto III.1.b) mencionado anteriormente.
- Más aún, FCAB puede discriminar arbitrariamente, a través de tarifa u otras condiciones de servicio, a favor de ATI, sin la necesidad de recurrir a empaquetamiento. El requisito III.2. es vago en su definición y es difícil de hacer valer, por cuanto, por ejemplo, una discriminación tarifaria no es en sí misma una “recomendación”.



795

# El eventual poder de mercado de FCAB



Se ha determinado que el transporte ferroviario tiene una importante ventaja de costos respecto del transporte terrestre de carga vía camiones

### Razón de costos logísticos<sup>(1)</sup> – Transporte ferroviario vs camionero

Carga	N° de camiones equivalentes a convoy	Razón de costos (Camión/Tren)
Hierro en la macrozona norte	75	2,6
Cobre metálico en la macrozona centro	62	2,4
Concentrado de cobre en la macrozona centro	50	2,6
Ácido sulfúrico en la macrozona centro	69	1,7
Celulosa en la macrozona sur	60	4,5

Fuente: Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria, Subsecretaría de Transportes, 2013

Nota: (1) Se consideran costos de operación, peajes y depreciación, para las etapas de transporte, carga y descarga

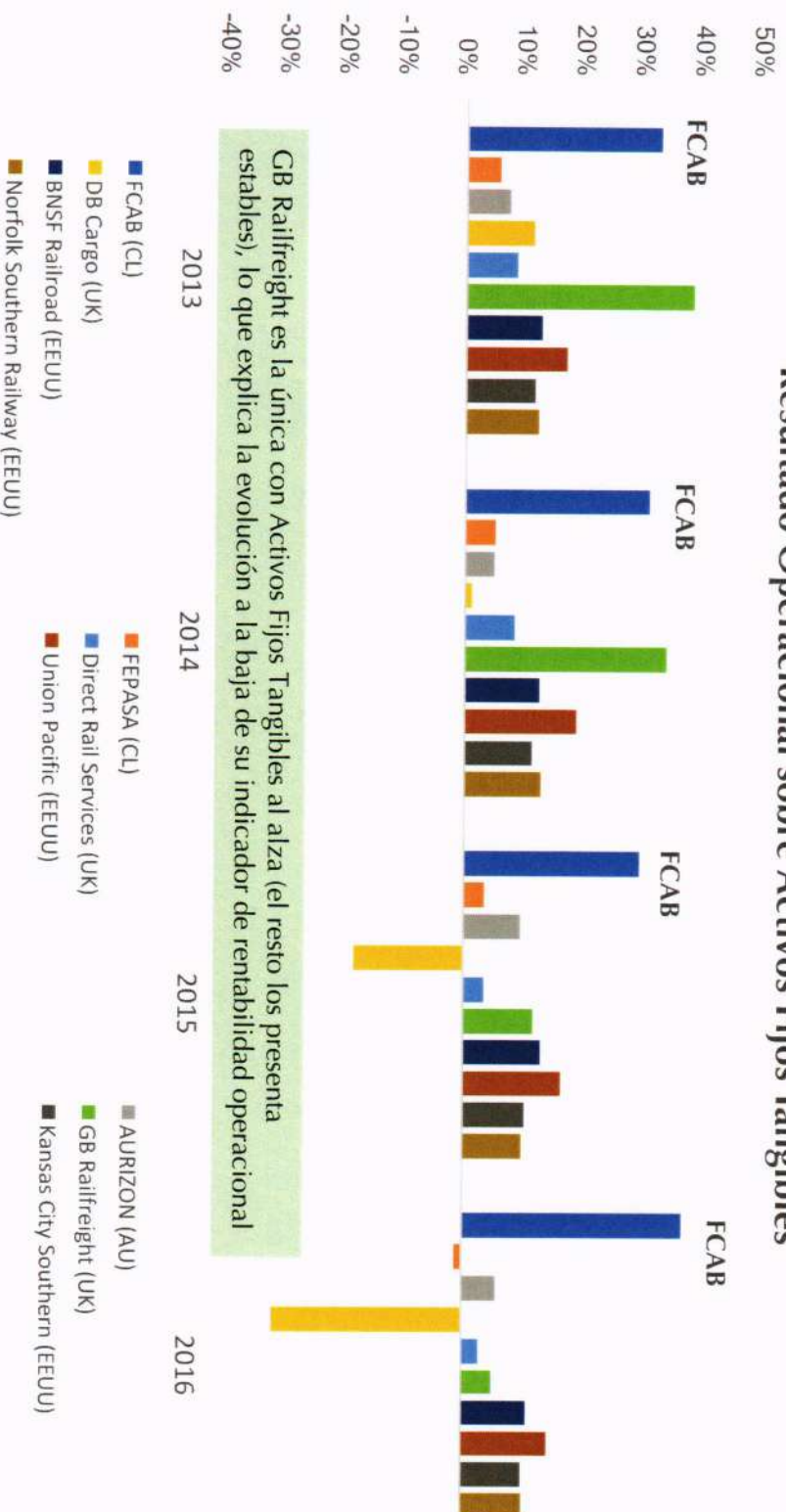
Esto se concluye a partir de un estudio relativamente reciente (2013) del Ministerio de Transportes





# Por otra parte, FCAB presenta un rendimiento financiero notablemente superior a otras empresas de transporte ferroviario de carga, nacionales e internacionales

Resultado Operacional sobre Activos Fijos Tangibles



GB Railfreight es la única con Activos Fijos Tangibles al alza (el resto los presenta estables), lo que explica la evolución a la baja de su indicador de rentabilidad operacional

Fuentes: elaborado por GBA en base a reportes anuales de las compañías.

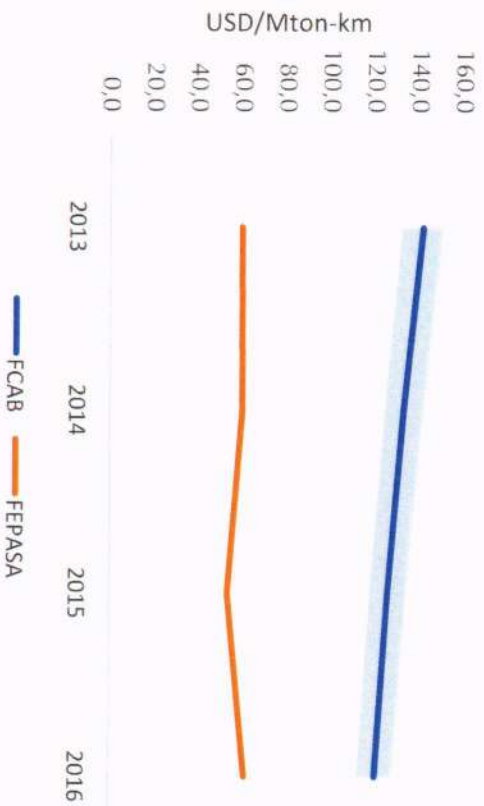
Nota 1: los resultados para las compañías de UK se corrigieron para descontar un subsidio estatal que aumenta artificialmente sus resultados (excepto DB Cargo UK que no lo recibe); se excluye la compañía Freightliner por tener sus operaciones divididas en distintas sub-compañías  
 Nota 2: se utiliza el resultado operacional y no la utilidad del ejercicio, por cuanto esta última contiene flujos que no son inherentes al objeto principal del negocio (e.g. el ingreso por la venta de Aguas Antofagasta en FCAB); asimismo, se utilizan los activos fijos tangibles y no el total de activos, por cuanto estos últimos contienen otras inversiones ajenas al objeto principal del negocio (e.g. la inversión de FCAB en Aguas Antofagasta).

**Este benchmark incluye a FEPASA, uno de los principales operadores ferroviarios de Chile, además de compañías de EE.UU, UK y Australia**

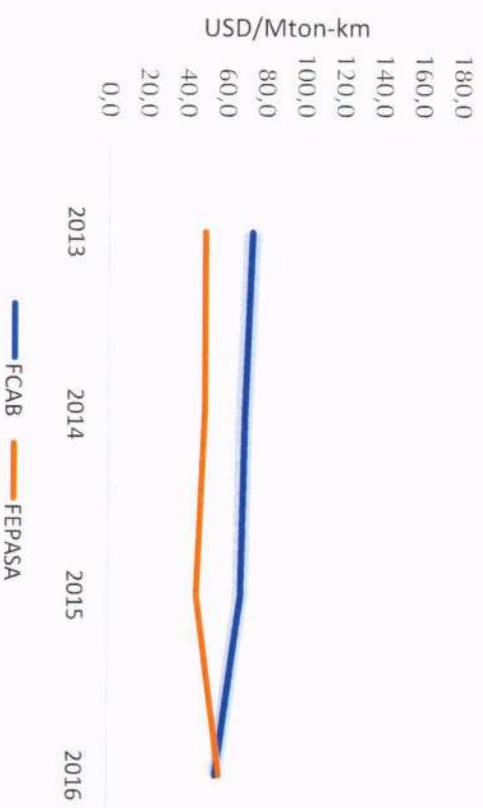


Para el caso particular de Chile, la diferencia de rendimiento tiene su principal origen en los mayores ingresos por ton-km que FCAB logra en relación a FEPASA (en una relación de 2 es a 1 o más)

Ingreso por Mton-km



Costo directo por Mton-km



Fuentes: elaborado por CBA en base a Antofagasta Railway Company plc Annual Report and Financial Statements 2014 y 2016, Memoria Anual FEPASA 2013 a 2016.

Nota: para FCAB, se estimó el total de toneladas-kilómetro transportadas en base al tonelaje transportado reportado, y al promedio de distancias de los principales clientes de FCAB a los puertos de Antofagasta y Mejillones. El área decolorada representa un rango de sensibilidad respecto a las posibles ton-km transportadas.

**A pesar de que los costos unitarios son bastante cercanos entre ambas empresas**



67

## El hecho que FCAB haya sido usuario relevante en todo el periodo analizado y CSAV no, es indicativo de un poder de mercado de la primera

- Tanto FCAB como CSAV son usuarios de ATI al mismo tiempo que participan en la sociedad a través de empresas relacionadas.
- Si bien ambas fueron requeridas por la FNE, a través de sus sociedades controladoras, por calificar como usuarios relevantes y en conjunto superar el límite de integración vertical, FCAB es más relevante que CSAV en términos de participación de carga movilizada, y ha sido usuario relevante durante todo el período analizado (no así CSAV, que sólo lo fue hasta el período de 12 meses terminado en marzo de 2013).
- Esto da cuenta de la diferencia entre ambos mercados, el naviero y el de transporte terrestre de carga, ya que el primero es más competitivo y existen además restricciones en juego que limitan la posible discriminación por parte de puertos a navieras.
- Esto último no ocurre para el caso del transporte terrestre.



## Adicionalmente, el TDLC ha manifestado que FCAB podría comportarse como un monopolio difícilmente disciplinable por el transporte de carga minera en camiones

- En el Informe N°11 de 2014, con respecto a la licitación del Frente de Atraque N°1 de la EPA, el TDLC afirmó que

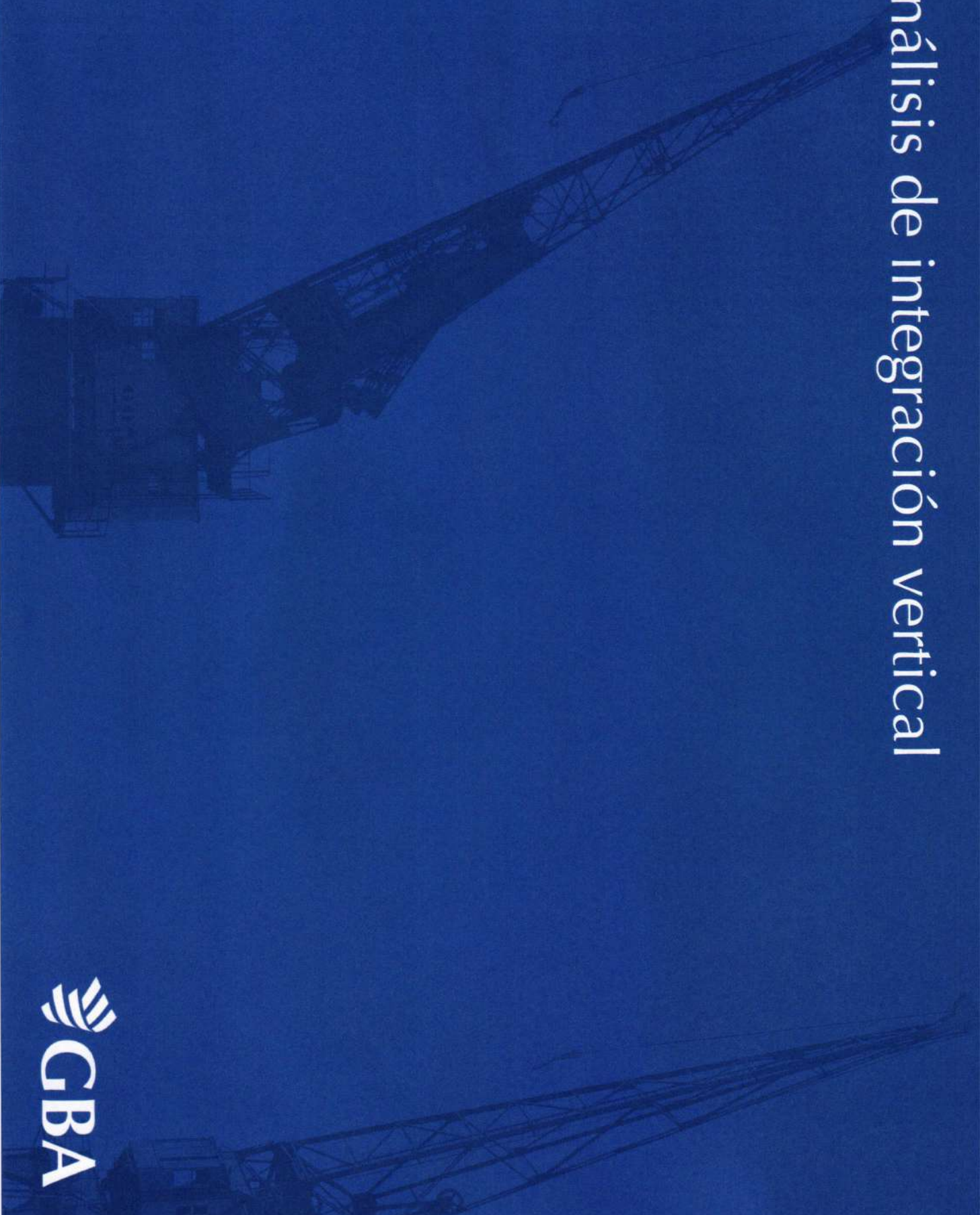
*“(...) este Tribunal estima que el transporte por ferrocarril consiste en un medio de transporte [SIC] con características especiales que favorecen su preferencia para el traslado de carga desde y hacia los puertos, especialmente para las cargas mineras, que son la principal fuente de actividad económica en el mercado relevante geográfico antes definido [provisión de servicios portuarios básicos ofrecidos por puertos de uso público en la Región de Antofagasta]. Tales características permitirían al FCAB comportarse, en la práctica, como una empresa monopólica en el transporte de carga en ferrocarril desde y hacia puertos, que difícilmente puede ser disciplinada por el transporte en camiones.”* [Fuente: Informe N°11/2014 TDLC, p. 37 (destacado propio)]

- Dicha afirmación se basó, entre otras cosas en:
  - Que el 90% del cobre y 32% de la carga total transportada por el puerto de Antofagasta en 2009 habría sido a través de FCAB [Subsecretaría de Transporte].
  - Estimación del descuento que FCAB estaría dispuesto a realizar a cambio de la utilización de ATL.



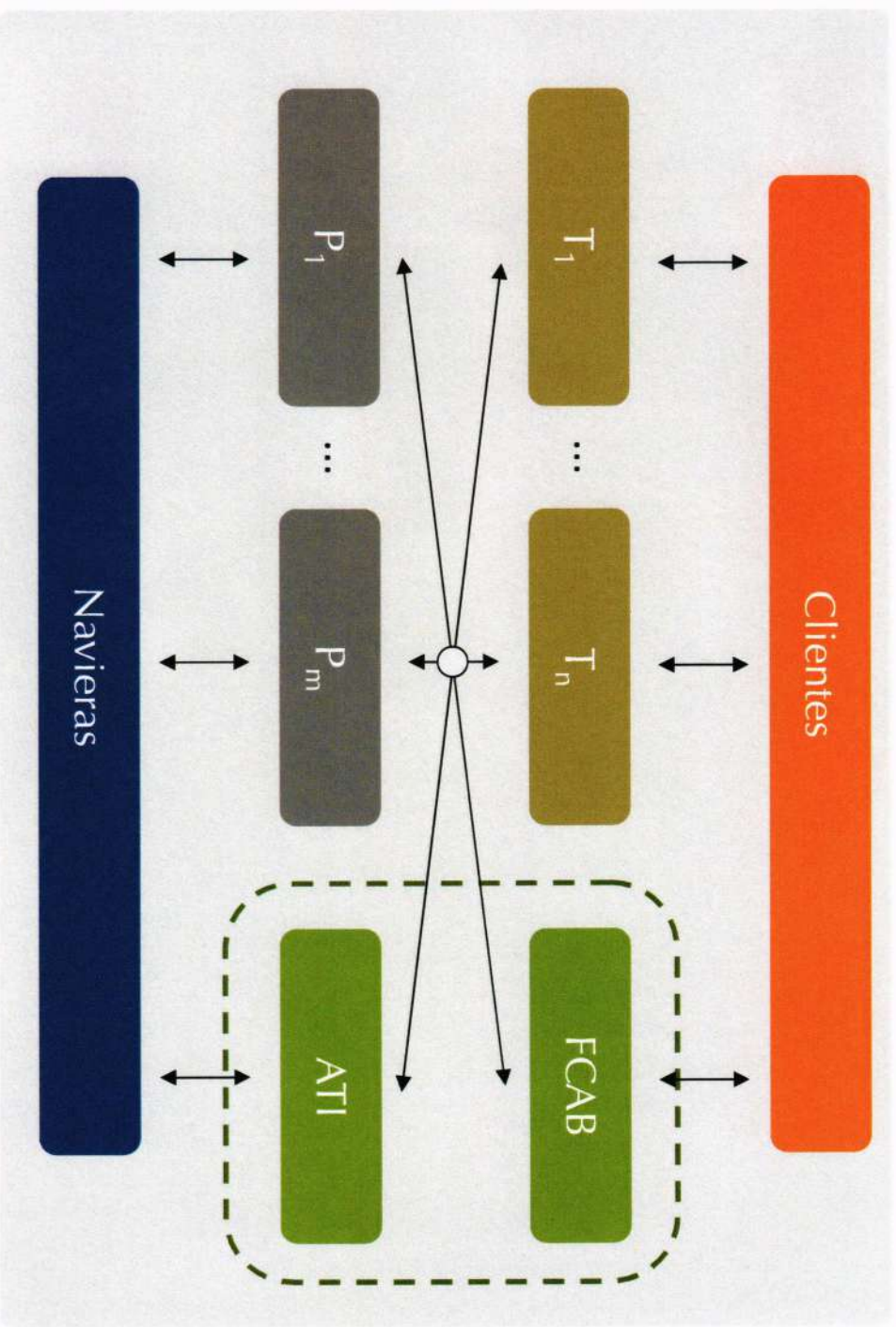
801

# Análisis de integración vertical



# El mercado de transporte de carga está actualmente caracterizado por la integración vertical de dos actores importantes en la cadena

Estructura vertical del mercado de transporte de carga

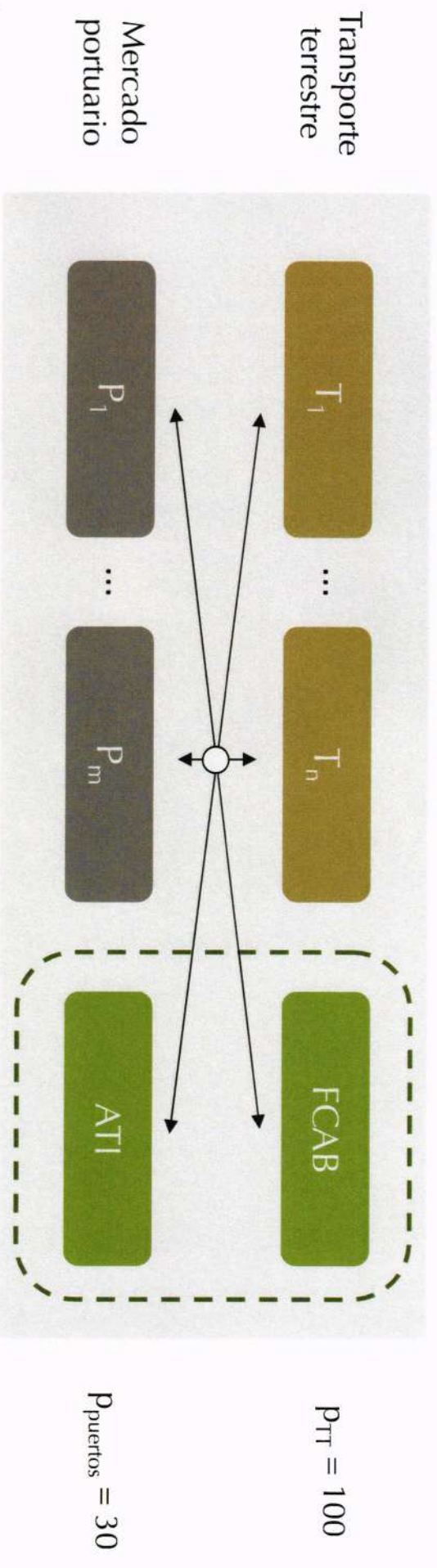


El conjunto FCAB-ATI puede realizar empaquetamiento de servicios en desmedro del transporte terrestre en camiones así como de los otros puertos de la región

Ejemplo ilustrativo:

$$C_{\text{camion}} = 100$$

$$C_{\text{FC}} = 50$$



Alternativa libre	100 + 30	130
Alternativa empaquetada (dcto en ATI)	100 + 10	110
Alternativa empaquetada (dcto en FCAB)	80 + 30	110

El acuerdo conciliatorio sólo se ocupa de la alternativa empaquetada con descuento en ATI, pero en nada limita que FCAB sea quien absorba el costo del empaquetamiento



**De manera más directa, FCAB tiene la posibilidad, lisa y llanamente, de discriminar las tarifas a sus clientes en función del puerto al que transportan su carga, sin necesidad de empaquetar**

- FCAB podría cobrar su tarifa de transporte de carga terrestre al puerto de destino, no en función de la distancia sino de su objetivo estratégico de derivar más carga hacia su puerto relacionado: ATI.
- De esta forma, FCAB podría imponer un “castigo” por transportar carga a otros puertos distintos de ATI, haciendo uso de su presunto poder de mercado (el que es necesario confirmar o descartar, a partir de información sobre sus costos y márgenes así como de los medios de transporte alternativos).
- En línea con el ejemplo anterior, FCAB puede establecer la siguiente tarifa:
  - $P_1 = \$ 80/\text{ton/km}$  si la carga se transporta a través de ATI,
  - $P_2 = \$100/\text{ton/km}$  si la carga se transporta por otro puerto.

**El efecto de esto es equivalente al que subyacería al empaquetamiento, pero en este caso de manera más explícita y directa**







Además de la variable precio, el conjunto FCAB-ATI tendría la capacidad de distorsionar otras variables relacionadas a la calidad de servicio

Por parte de ATI

- Retraso en recepción/despacho de carga a camiones [limitado parcialmente por acuerdo conciliatorio].

Por parte de FCAB

- Limitación de frecuencias para cargas no destinadas a ATI.
- Limitación de capacidad para cargas no destinadas a ATI.
- Condicionar adicionalmente sobre el transporte de ácido sulfúrico.



## 8/ El mayor grado de integración vertical, 65% en vez 40%, significa un mayor margen y, por ende, incentivos más fuertes o un “premio mayor” por discriminar

- Desde el punto de vista del Grupo Luksic, su participación en ATI deriva en un retorno por destinar carga adicional a ATI.
- En este sentido, reducir su participación hasta un 40% significaría perder parte de ese retorno.
- Con un 65% de participación, el incentivo marginal de influenciar a los clientes para mover su carga a través de ATI es alto y claramente mayor que aquel que produciría una participación del 40% en la propiedad del puerto.
- Por otro lado, la racionalidad de realizar descuentos (a través del empaquetamiento o discriminación directa) se justifica en diversos aspectos:
  - Una parte mayoritaria se recupera a través del mayor flujo por el conjunto, que de otra forma no existiría.
  - Al aumentar el flujo en el conjunto propio, en desmedro del resto de los agentes proveedores de infraestructura, se mejora la posición financiera de éste, lo que en el mediano y largo plazo puede significar una ventaja competitiva importante por un mayor factor de ocupación (clave en un sector con fuertes economías de escala como el portuario) y por la capacidad de adquirir mejor tecnología.



8/8

# Análisis de la teoría de "one monopoly profit"





## La teoría de “*one monopoly profit*” no aplica para el caso en cuestión, en el supuesto en que FCAB fuera considerado un monopolio

- La teoría de “*one monopoly profit*” o “*single monopoly profit*”, que en breve se utiliza para argumentar que un monopolista no tiene incentivos de realizar empaquetamiento con un mercado secundario con fines exclusorios, se sustenta en los siguientes supuestos claves:
  - El mercado secundario es perfectamente competitivo.
  - Dicho mercado presenta retornos constantes a escala (no tiene costos fijos o de entrada).
  - Los bienes del mercado primario (monopolio) y secundario (competitivo) se utilizan en proporciones fijas.
- Como veremos a continuación, si estos supuestos no se cumplen, entonces existen incentivos a monopolizar el mercado secundario.
- Más aún, el análisis de dicha teoría por lo general es estático en el tiempo, ya que la característica de retornos constantes torna irrelevante un análisis dinámico.
- En relación al caso en cuestión, los primeros dos supuestos no se cumplen para el caso de FCAB y ATL, ya que el mercado portuario tiene características de monopolio natural, y existen costos fijos que introducen economías de escala.



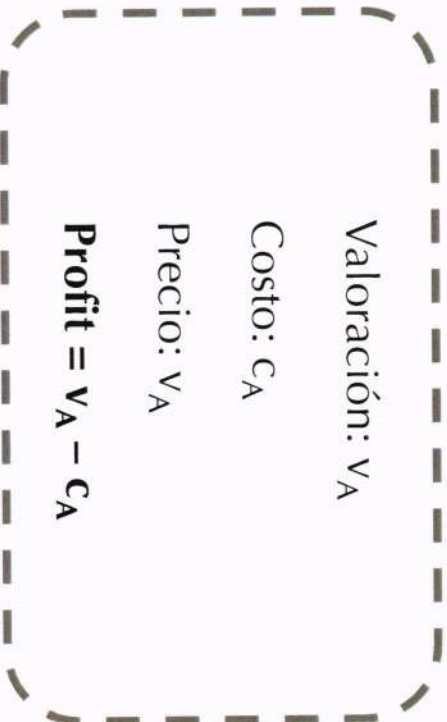
## Un mercado secundario perfectamente competitivo y de retornos constantes no permite obtener mayores rentas ni excluir competidores

- La teoría de “*one monopoly profit*” postula que un monopolista no tiene incentivos en utilizar empaquetamiento para monopolizar un mercado secundario (mercado B), debido a que toda la renta monopólica se obtiene en el primer mercado (mercado A).
- En términos simples, si el mercado secundario es perfectamente competitivo y de retornos constantes, su precio de equilibrio es igual al costo marginal,  $C_B$ , y por lo tanto, el precio máximo que se puede comprar por una venta atada es  $V_A + C_B$  (donde  $V_A$  es la valoración del bien primario, i.e. monopolizado). En dicho escenario, la utilidad de empaquetar es  $V_A + C_B - (C_A + C_B) = V_A - C_A$ , la que es igual a la utilidad monopólica del mercado primario ( $C_A$  es el costo marginal en dicho mercado). Ver lámina siguiente para una comparación más clara.
- Por lo tanto, el monopolista no obtiene mayores ganancias al realizar empaquetamiento, y por otro lado, al no existir costos fijos o de entrada (retornos constantes a escala), no existe forma alguna de excluir a competidores.

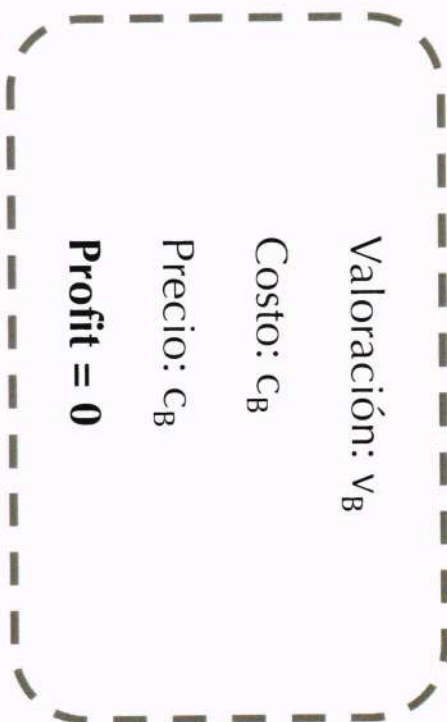


# Caso 1: mercado secundario es perfectamente competitivo y de retornos constantes

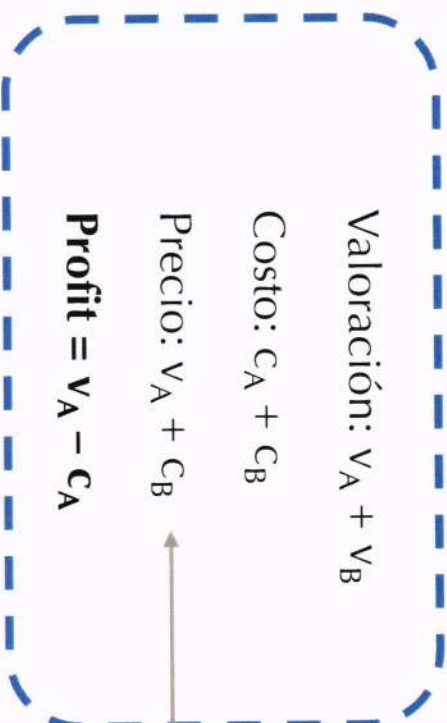
## Mercado primario (monopolio)



## Mercado secundario (competitivo)



## Empaquetamiento



Precio no puede ser superior a la suma de los precios independientes

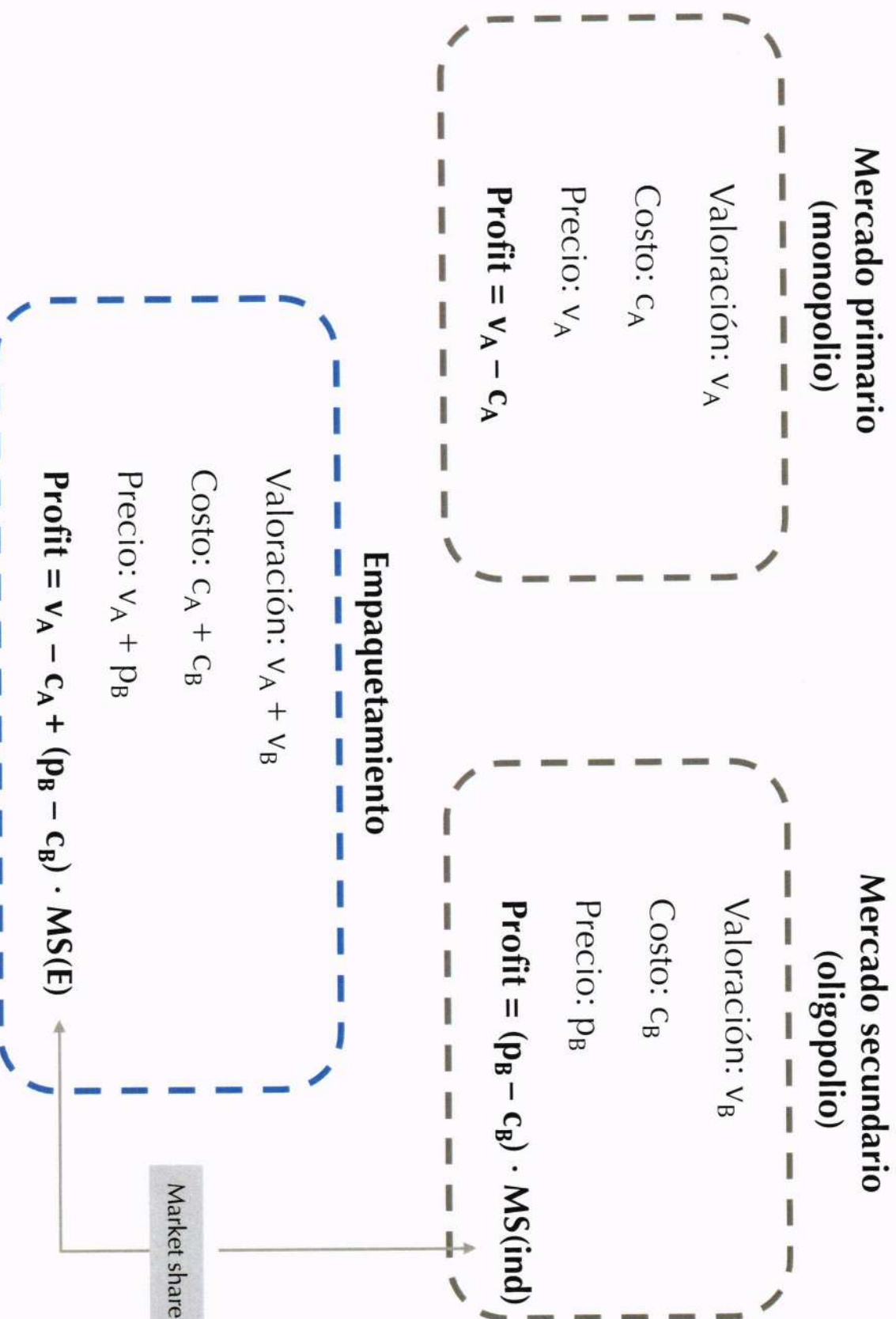


## **Sin embargo, si el mercado secundario es oligopólico y presenta economías de escala, entonces sí es posible monopolizarlo a través de empaquetamiento**

- Si el mercado secundario no es perfectamente competitivo, y por el contrario, presenta una estructura de oligopolio, en que sus participantes obtienen utilidades positivas, es decir, existe un margen entre precio y costos, entonces un monopolista del mercado primario sí tiene incentivos a monopolizar el mercado secundario.
- El incentivo proviene de dos fuentes:
  - En primer lugar, al empaquetar se está incrementando la participación de mercado de la firma integrada en el mercado secundario. Ver lámina siguiente para una comparación.
  - Por otro lado, dicho aumento de participación va en desmedro de los competidores en el mercado secundario, con el efecto de debilitar su rentabilidad, lo cual en el tiempo tiende debilitar la posición en dicho mercado.
- En el extremo, esto último significa que los competidores se ven forzados a dejar el mercado, cuando deja de ser viable para éstos: esto significa que la firma integrada logra monopolizar el mercado secundario, obteniendo mayores rentas.
- Aún cuando no sea posible excluir del todo a la competencia, el empaquetamiento altera la estructura del mercado secundario, otorgando ventajas a la firma integrada vis-a-vis sus competidores, lo que en el mediano plazo se transforma en mayores rentas.



## Caso 2: mercado secundario es oligopólico y de retornos crecientes (costos fijos)



$MS(E) > MS(ind)$  debido a que el empaquetamiento aumenta la participación de la firma integrada, resultando en un *profit* mayor comparado al escenario independiente (sin empaquetamiento)





## En concreto, FCAB sí tiene incentivos de empaquetar su servicio junto al de ATI

- El TDLC ha expresado que FCAB se comportaría como una empresa monopolística en el transporte terrestre de carga.
- Por otro lado, el mercado portuario en la II región es un oligopolio, que presenta economías de escala en atención a su estructura de costos.
- Por lo tanto, se desprende que la teoría de “*one monopoly profit*” no es aplicable, y en consecuencia, el conjunto FCAB-ATI sí tiene incentivos para ofrecer sus servicios de forma empaquetada.
- La clave detrás de esto es que a través del empaquetamiento se puede modificar la estructura del mercado portuario, ya sea a través de la exclusión de competidores de ATI, o bien al establecer una ventaja para ésta en relación a sus competidores, que le permita una mayor rentabilidad en el mediano y largo plazo (por ejemplo, un mayor flujo de carga a través de ATI, en desmedro del resto de los puertos, significaría eventualmente una mayor capacidad de inversión en maquinaria y tecnología, para ofrecer un servicio más eficiente y rentable).

### Referencia

- Whinston, M. D. (1990). Tying, Foreclosure, and Exclusion. *American Economic Review*, 80(4), 837-859.
- Whinston, M. D. (1987). Tying, Foreclosure, and Exclusion. In *Harvard Institute of Economic Research Discussion Paper No.*



314

# Conclusiones



- Según estudios recientes, el ferrocarril tiene una importante ventaja de costos en el movimiento de carga minera por sobre el transporte en camiones, lo que le otorga una posición privilegiada en dicho mercado.
- Por otra parte, hay indicios de resultados financieros excepcionalmente favorables para FCAB (si acaso no sobre normales) en relación a empresas comparables.
- La integración actual con el operador del terminal 2 de EPA, ATL, supone la posibilidad de diversas conductas en desmedro de sus competidores en los mercados de transporte terrestre y portuario (verificado el supuesto poder de mercado de FCAB).
  - Principalmente, el conjunto integrado puede realizar empaquetamiento de servicios, con el fin de aumentar su flujo de carga a costa de sus competidores.
  - Alternativamente, FCAB puede discriminar directamente en favor de la derivación de carga hacia su puerto relacionado ATL.
- El Acuerdo Conciliatorio alcanzado con la FNE limita este tipo de conductas, pero sólo desde el punto de vista de ATL.
- Por lo tanto, nada impide que sea FCAB quien asuma el “costo” del empaquetamiento o discriminación, evitando así los compromisos del Acuerdo.
- Por otra parte, la teoría conocida como “*one monopoly profit*” que invalida los incentivos a discriminar no es válida en este escenario, porque el mercado portuario de la 2da Región es un oligopolio y presenta economías de escala.



## **Debe considerarse un conjunto de medidas que permitan mitigar los incentivos perversos que produce el elevado nivel de participación accionaria en ATI**

Comprobado que fueran ciertas: (i) la existencia de poder de mercado de FCAB, (ii) la ejecución de prácticas discriminatorias o de abuso de poder de mercado por parte de FCAB; y descartada que fuera la necesidad de desinversión parcial del Grupo Luksic en ATI hasta volver a una participación accionaria de 40%, debieran solicitarse las siguiente medidas, como mínimo:

- Que FCAB establezca una política tarifaria pública, objetiva, no discriminatoria y transparente, por ejemplo, en base a tipo de carga y ton-km transportados.
- Que FCAB establezca criterios de atención transparentes, objetivos y no discriminatorios aplicables a todos los usuarios y pares origen-destino de la carga (cronogramas de transporte, capacidad de carga, etc).
- Que FCAB publique anualmente sus Estados Financieros auditados, hoy disponibles sólo parcialmente a través de su matriz Antofagasta PLC.



017

# Anexo – Fuentes de información

## Fuentes de información

- Requerimiento de la FNE en contra de Antofagasta Terminal Internacional S.A. y otras
- Dictamen N°1.045 de la Comisión Preventiva Central
- Base de datos de transportistas de carga del Puerto de Antofagasta, proceso de licitación frente N°1
- Acuerdo Conciliatorio entre Antofagasta Terminal Internacional S.A., SAAM Puertos S.A. e Inversiones Punta de Rieles Ltda., FNE
- Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria, Subsecretaría de Transportes, 2013
- Informe N°11/2014, TDLC
- Memorias y reportes anuales:
  - Antofagasta Railway Company plc, *Annual Report and Financial Statements*, 2014 y 2016
  - FEPASA, *Memoria Annual*, 2013, 2014, 2015 y 2016
  - Aurizon, *Annual Report*, 2013-2014 y 2015-2016
  - DB Schenker Rail (UK) Limited, *Annual Report*, 2014 y 2016
  - Direct Rail Services Limited, *Annual Report and Accounts*, 2014/2015 y 2016/2017
  - GB Railfreight Limited, *Annual Report and Financial Statements*, 2014 y 2016
  - BNSF Railway Company, Form 10-K, 2014 (Amendment N°1) y 2016
  - Union Pacific Corporation, Form 10-K, 2014 y 2016
  - Kansas City Southern, Form 10-K, 2014 y 2016
  - Norfolk Southern, *Annual Report*, 2014 y 2016

Nota: todas estas fuentes han sido adjuntadas de forma de anexo digital.

