Informe
Efectos en la competencia del relajamiento de la restricción a la integración vertical aplicable a San Vicente Terminal Internacional (SVTI)

Butelmann Consultores
30 de noviembre de 2020

www.butelmann.cl
Tel: +56 2 2233 3195 // Callao 2970, Oficina 1109, Las Condes, Santiago, Chile

Contenido

I. Objeto y estructura 1
II. Mercado Relevante 2
A. Mercado de producto 2
B. Mercado geográfico 3
III. Evolución de las condiciones de competencia 5
(i) Reducción de la participación de mercado de los puertos públicos en general y de SVTI en particular 5
(ii) Proyecto MAPA 7
(iii) Régimen de control obligatorio de operaciones de concentración y guía de análisis de restricciones verticales 8
A. Condiciones de competencia en los mercados relevantes definidos 9
(iv) Los servicios portuarios en la Región del Biobío 9
(v) Carga en contenedores. 18
(vi) Carga sólida a granel 19
B. Capacidad de transferencia de los puertos de la región 20
C. Principales exportadores-importadores de carga marítima de la VIII Región 22
D. Usuarios relevantes 26
E. Índices de concentración – servicios portuarios de la Región del Biobío 27
IV. Resguardos legales, reglamentarios y contractuales aplicables a SVTI - Asimetrías regulatorias entre los proveedores de servicios portuarios de la Región del Biobío: .. 29
V. Conclusiones 36
Anexo 1 37
Anexo 2 43

I. Objeto y estructura

Este estudio, encomendado por San Vicente Terminal Internacional (SVTI), tiene por objeto evaluar si existen fundamentos para alzar o relajar la restricción a la integración vertical establecida por la Comisión Preventiva Central en el Dictamen 1045 de 1998, que impide a los Usuarios Relevantes[1] tener más del 40% de la propiedad, derechos de voto o utilidades de SVTI (en adelante, Dictamen 1045).

Lo anterior, atendido que uno de los accionistas de SVTI es una sociedad controlada por el Grupo Luksic, que como es de público conocimiento, tiene activos en diversas áreas, incluyendo empresas navieras y de transporte. En este contexto, entendemos SVTI tiene la intención de incrementar su participación de mercado en la transferencia de contenedores, que es el segmento que proyecta un mayor crecimiento futuro como consecuencia del megaproyecto MAPA (Modernización y Ampliación de la Planta Arauco), que triplicará la producción de celulosa del principal exportador de la Región del Biobío.

En virtud de la actual restricción a la integración vertical dispuesta en el Dictamen 1045, este crecimiento, y la consecuente mayor presión competitiva que SVTI podría inyectar en la transferencia de contenedores, no serían factibles; cuestión que motiva la necesidad de revisar dicha restricción, que amenaza con constituirse en un obstáculo a la competencia.

Para analizar la conveniencia de eliminar, o bien, de modificar dicha restricción, en el capítulo II definiremos los mercados relevantes de producto y geográfico en los que participa el concesionario. Lo anterior, de acuerdo con una definición de dicho mercado coherente con aquélla formulada por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) en los distintos informes que ha emitido con arreglo a lo dispuesto en los artículos 14 y 23 de la Ley Nº 19.542.

Luego, en el capítulo III se expone la evolución de las condiciones de competencia en los mercados relevantes definidos, identificando aquellas que han variado, la actual situación de integración vertical y horizontal de SVTI y sus competidores y, en la medida que lo permita la información disponible, los usuarios relevantes, su movilidad entre terminales y los costos de cambio que enfrentan.

A continuación, identificaremos los resguardos legales, reglamentarios y contractuales aplicables a SVTI y cómo éstos constituyen regulaciones asimétricas que -en

[1] Según el punto 3.2. del Dictamen 1045, "Serán considerados como usuarios relevantes las personas que por si o en conjunto con sus personas relacionadas, efectúen, contraten o intervengan bajo cualquier modalidad en el transporte de carga por vía marítima, sea como empresas navieras, exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, transportistas multimodales, agentes, corredores, forwarders, o a cualquier titulo o modalidad, (i) con más de un 15% de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva, o (ii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque objeto de la respectiva concesión".

consideración a las actuales condiciones de competencia- producen efectos no previstos e indeseados desde el punto de vista de la libre competencia (capítulo IV).

II. Mercado Relevante

El mercado relevante corresponde al de los servicios que provee el concesionario del Puerto de San Vicente (SVTI), y sus sustitutos cercanos.

A. Mercado de producto

De acuerdo con lo resuelto por el TDLC en sus distintos informes en materia de licitaciones portuarias, para definir el mercado relevante de producto en el que participan los concesionarios de frentes de atraque estatales se considera: (i) los servicios que provee el concesionario, considerándose que únicamente forman parte del mercado los servicios básicos, que son aquellos que el operador portuario presta en condiciones de monopolio dentro del respectivo frente de atraque, y no los servicios opcionales en los que enfrenta competencia de parte de otros proveedores; (ii) los distintos tipos de carga que moviliza, considerándose segmentos de mercado diferentes a los servicios portuarios básicos provistos a contenedores, carga fraccionada y a cada uno de los distintos tipos de carga a granel; (iii) la nave de diseño o nave máxima que puede atender actual o potencialmente, y que se relaciona con la longitud y profundidad de sus sitios; y, (iv) que únicamente compiten con el concesionario y forman parte del mercado relevante los puertos de uso público o que prestan servicios a terceros, sean de propiedad pública o privada; pero no los puertos privados de uso privado.

El Puerto de San Vicente es un puerto público multipropósito que consta de un único frente de atraque compuesto originalmente por tres sitios (sitios 1 a 3), y que en 1999 fue licitado bajo un esquema monooperador conforme a lo dispuesto en los artículos 14º y 23º de la Ley 19.542 que Moderniza el Sector Portuario Estatal (en adelante, Ley de Puertos).

Esa licitación fue adjudicada por un plazo de 15 años –prorrogables por 15 años adicionales- al consorcio formado por Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM) y por SSA Holdings International, Inc. El consorcio ganador constituyó la Sociedad San Vicente Terminal Internacional S.A. (SVTI), que suscribió el contrato de concesión con Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente (Portuaria Talcahuano) y comenzó a operar el 1º de enero de 2000. En marzo de 2008, encontrándose cumplida la condición para la prórroga del plazo inicial, esto es, la ampliación de la capacidad de transferencia del frente de atraque al menos hasta 5,8 millones de toneladas, la concesión fue prorrogada por 15 años adicionales.

Actualmente, el Puerto de San Vicente está compuesto por 4 sitios (sitios 1 a 4)[2], que transfieren carga en contenedores, a granel y fraccionada. Considerando lo anterior, es

[2] Tras inversiones por USD 120 millones efectuadas en 2016, se puso en operación un nuevo sitio (sitio 4) que incrementó la capacidad de transferencia del puerto en un 40% y que les permitirá atender naves Super Post Panamax.

posible afirmar que SVTI participa en el mercado relevante de los servicios portuarios básicos provistos por puertos de uso público para cada uno de los siguientes tipos de carga, que conforman segmentos de mercado diferentes: (i) carga en contenedores; (ii) carga a granel sólido; y, en menor medida, (iii) carga fraccionada.

En el caso de la carga en contenedores, la nave máxima que SVTI puede atender es de 367 metros de largo (sitio 4) y 14,02 metros de calado, que corresponde a una nave de tipo postpanamax. No se contemplan inversiones que incrementen la nave de diseño, pues, según veremos, SVTI cuenta con capacidad ociosa y, adicionalmente, en el plazo restante de la concesión (8 años) sería dificil amortizar una costosa inversión, o bien, convencer al Estado de reembolsar su valor residual.

La siguiente tabla muestra la proporción de carga de cada tipo que SVTI ha movilizado en los últimos 4 años. Como se observa, la principal carga movilizada por este puerto corresponde a la carga en contenedores (un 79% del total en 2019), seguida de los graneles sólidos (16% del total en 2019). La carga fraccionada no supera el 6% del total de carga movilizada, mientras que prácticamente no se movilizan graneles líquidos.

Tabla 1
Evolución de la importancia relativa de cada tipo de carga transportada por SVTI, medida en toneladas transferidas, entre los años 2016 y 2019

	2016	2017	2018	2019
Contenedores	3.064.723 72%	2.785.915 71%	3.008.471 71%	2.464.065 79%
Granel sólido	1.113.234 26%	1.037.909 27%	1.102.785 26%	487.418 16%
Fraccionada	68.569 2%	73.304 2%	123.979 3%	176.524 6%
Granel líquido	0 0%	8.071 0%	0 0%	6.913 0%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.
Nota: No incluye cabotaje.

B. Mercado geográfico

De acuerdo con lo resuelto por el TDLC en sus distintos informes en materia de licitaciones portuarias, para los efectos de definir el mercado geográfico relevante, se considera el punto de origen/destino de la carga o área de influencia de los puertos (hinterland).

A efectos de determinar el mercado geográfico, la tabla siguiente identifica la proporción del valor total FOB de la carga exportada por vía marítima de cada región de Chile durante el año 2019 por los puertos de la Región del Biobío (Aduana de Talcahuano).

Tabla 2
Porcentaje de la carga que se exporta por aduana de Talcahuano, por Región (2019)

Región de origen	Exportado por Aduana Talcahuano (% FOB 2019)
VIII – Biobío	**96,38%**
X – Los Lagos	**91,47%**
IX – Araucanía	**85,73%**
XIV – Los Ríos	**69,81%**
XI – Aysén	**26,83%**
VII – Maule	**13,99%**
XII – Magallanes	**3,02%**
VI – O'Higgins	**0,98%**
XIII – Metropolitana	**0,88%**
XV – Arica y Parinacota	**0,23%**
V – Valparaíso	**0,12%**
IV – Coquimbo	**0,05%**
III – Atacama	**0,03%**
I – Tarapacá	**0,01%**
II – Antofagasta	**0,00%**

Fuente: Elaboración propia, basado en información disponible en https://public.tableau.com/profile/servicio.nacional.de.aduanas.de.chile.departamento.de.estudios#!/vizhome/viz_expo/region_origen

Se observa que más del 50% del total de la carga marítima exportada por las regiones del Biobío, la Araucanía, Los Ríos y Los Lagos utiliza los puertos de la Región del Biobío. Por consiguiente, el área de influencia o mercado geográfico relevante de los puertos de la Región del Biobío corresponde a las regiones mencionadas.

En cualquier caso, el mercado relevante desde el punto de vista geográfico sólo considera la oferta de los puertos de la Región del Biobío. No se incluyen Corral, Puerto Montt ni Calbuco, ya que estos puertos tienen un área de influencia bastante más reducida. Dicho de otra forma, parte de la carga originada en sus regiones viaja a la Región del Biobío para ser exportada, pero no se observa que ocurra lo inverso, por lo tanto, no son considerados como puertos sustitutos desde el punto de vista de la demanda de aquellos ubicados en Biobío.

Entonces, en resumen, es posible afirmar que SVTI participa en el mercado de servicios portuarios provistos por puertos de uso público de la Región del Biobío, para los siguientes tipos de carga: (i) carga general en contenedores; (ii) carga sólida a granel; y (iii) en menor medida, carga general fraccionada. SVTI no participa ni tiene proyectado participar en la provisión de servicios portuarios para naves que movilizan carga líquida a granel.

III. Evolución de las condiciones de competencia

Se debe tener presente que una serie de circunstancias han variado desde que se emitió el Dictamen 1045.

(i) Reducción de la participación de mercado de los puertos públicos en general y de SVTI en particular

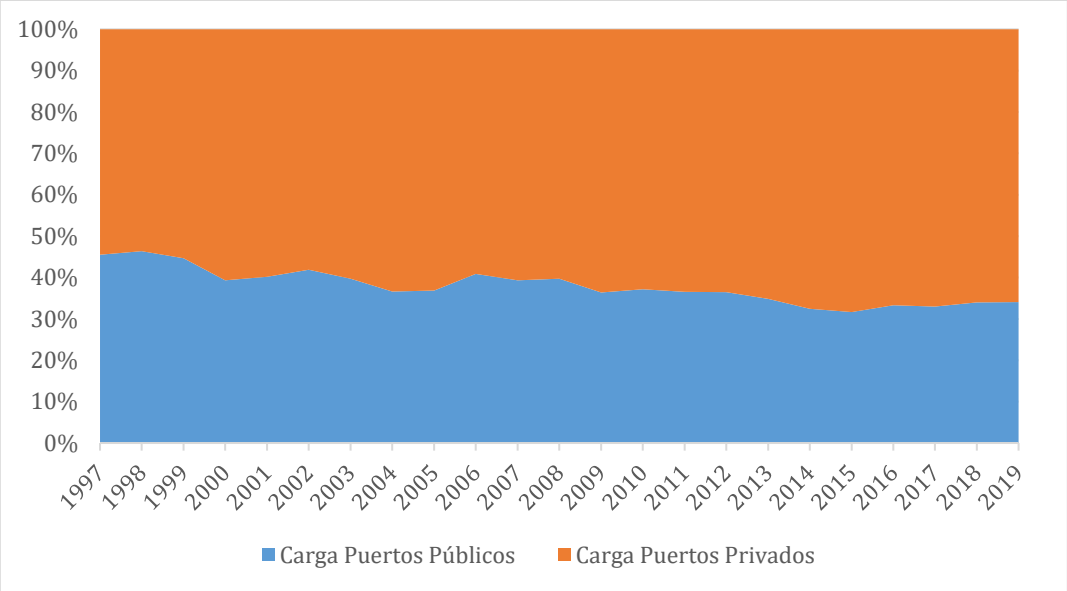
En Chile existen 17[3] frentes de atraque estatales para la transferencia de carga que administran 10 Empresas Portuarias Estatales. De ellos, y en los 20 años que han transcurrido desde la Ley de Modernización, 11 han sido objeto de licitaciones que concluyeron exitosamente en una concesión. Los otros 6 actualmente son operados directamente por las respectivas empresas portuarias estatales bajo un esquema multioperador. Cuatro de estos últimos cuentan con los informes previos del TDLC exigidos por los artículos 14 y 23 de la Ley 19.542 para su concesión bajo un esquema monooperador, sin que hayan podido ser entregados en concesión, por no haberse recibido ofertas en los respectivos procesos (Sitio 9 de San Antonio, Puerto Montt e Iquique) o por no haberse convocado a las respectivas licitaciones (Frente de Atraque Nº 1 de Antofagasta).

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019, Directemar reporta 80 puertos privados principales a nivel nacional, y otros 17 terminales marítimos petroleros y gaseros adicionales; todos privados. Esto contrasta fuertemente con la situación existente a diciembre de 1996 -previo a la Ley 19.542- donde solo existían 24 puertos privados.

Lo anterior se aprecia también en los volúmenes de transferencia de carga. Como se observa en el gráfico siguiente, en 1997, la proporción de la carga total transferida por puertos estatales era casi de un 46%, en cambio, en el año 2019, sólo el 34% de la carga fue movilizada por éstos.

[3] Considerando el Terminal Mar del Puerto de San Antonio serán 18 frentes de atraque estatales.

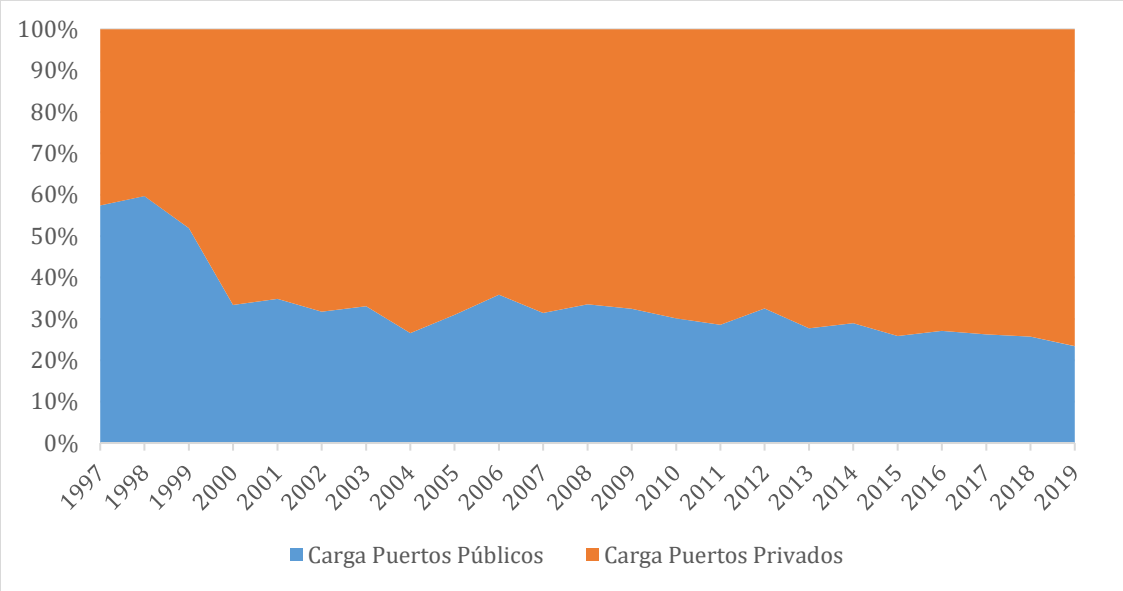
Gráfico 1
Carga puertos públicos vs. privados, país



Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas del Boletín Estadístico Marítimo de Directemar.
Nota: No se considera carga líquida a granel.

Si miramos exclusivamente lo ocurrido en la Región del Biobío, los puertos estatales redujeron su participación dentro del total desde el 58% en 1997 al 23% en 2019, tal como se observa en el gráfico siguiente.

Gráfico 2
Carga puertos públicos vs. privados, Región del Biobío



Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas del Boletín Estadístico Marítimo de Directemar.
Nota: No se considera carga líquida a granel.

A partir de lo anterior, es posible concluir que los puertos estatales han perdido participación e importancia en beneficio de un número creciente de puertos privados y que en los puertos de la Región del Biobío, dicho efecto ha sido mayor que el promedio.

En el caso de SVTI, y también de acuerdo con estadísticas de Directemar, su participación dentro del total de carga movilizada por los puertos de la Región del Biobío cayó desde el 52% en 1997 al 22% en 2019.

(ii) Proyecto MAPA

El Proyecto MAPA de Arauco, como se señaló, triplicará la capacidad de producción de celulosa de la Planta de Arauco en Constitución, con lo que se espera que el principal exportador de la Región del Biobío, incremente la demanda por servicios de transporte marítimo y portuarios en dicha región en aproximadamente 1,4 millones de toneladas anuales.

Por esta razón, se prevé un incremento en la demanda de servicios portuarios para carga en contenedores en la Región del Biobío, que afectará los volúmenes y participaciones de mercado de las navieras, y que ha impulsado a los tres principales terminales (SVTI, Lirquén y Coronel) a invertir recientemente un total de USD 68 millones para afrontar los nuevos requerimientos que originará el proyecto MAPA y mejorar su oferta[4].

[4] https://www.diarioconcepcion.cl/economia-y-negocios/2019/03/05/puertos-invierten-us68-millones-para-mejorar-su-competitividad.html

(iii) Régimen de control obligatorio de operaciones de concentración y guía de análisis de restricciones verticales

Dados los cambios observados en la regulación de libre competencia de los últimos años, en relación con el sistema de control obligatorio de operaciones de concentración actualmente en vigor, parece al menos necesario plantearse si siguen teniendo sentido restricciones a la integración horizontal y vertical que se superponen con dicho sistema de control, al menos, respecto de puertos y usuarios relevantes cuyas ventas en Chile superen los umbrales de notificación obligatoria. Adicionalmente, en el caso de las restricciones a la integración vertical contenidas en Dictámenes e Informes anteriores, ellas presentan ciertas incongruencias con criterios reglamentarios en materia de concentraciones y con aquellos que sigue la FNE en materia de conductas unilaterales, como se expone a continuación.

A contar del 1 de junio de 2017 entró en vigor el nuevo Título IV del DL 211, introducido por la Ley 20.750, que establece el control preventivo de operaciones de concentración, así como la introducción del nuevo artículo 4 bis, conforme con el cual deben informarse a la FNE las participaciones minoritarias en empresas competidoras.

Lo anterior implica que los riesgos de conductas anticompetitivas que las restricciones estructurales buscaban prever debieran ser controlados preventivamente -caso a caso- por el nuevo sistema de control obligatorio de operaciones de concentración y de participaciones minoritarias en empresas competidoras, al menos, en los casos en los que se superan los umbrales de venta previstos en la nueva normativa.

Cabe tener presente que el Dictamen 1045 define como relevantes a usuarios que movilicen un 15% o más de tonelaje total de carga marítima de la Región del Biobío. Por su parte, de acuerdo con el Reglamento de Notificación de Operaciones de Concentración, se presume que las superposiciones son de "escasa importancia" cuando las partes y las entidades pertenecientes a sus respectivos grupos empresariales en los distintos mercados: (i) no alcanzan una cuota conjunta superior al 20% en el mismo mercado relevante y, además, (ii) no alcanzan una cuota individual o conjunta del 30% en un mercado relevante verticalmente relacionado.

Es decir, de acuerdo con el Dictamen 1045, SVTI, que tiene sólo el 18% de participación sobre el total de carga transferida por puertos de uso público de la Región del Biobío en 2019[5], y menos aún sobre el total de carga movilizada por todos los puertos de la región (que es lo que supone contabilizar el Dictamen 1045), está impedida de integrarse verticalmente con una naviera que transporte un 15% o más del tonelaje en la misma región, o bien, obligada a desinvertir. En cambio, y bajo las reglas generales contenidas en el Reglamento de Notificación de Operaciones de Concentración, una concentración entre SVTI y cualquier naviera que tenga menos del 30% de participación de mercado

[5] Según estadísticas propias de SVTI, ésta tiene un 18% de participación a 2019. No obstante, según estadísticas de Directemar, y descontando la carga líquida que corresponde al terminal marítimo Enap, tendría el 22% de participación a 2019.

se consideraría de “escasa importancia” y daría lugar -salvo el mejor parecer del FNE- a un procedimiento simplificado de control de operaciones de concentración.

Por otra parte, en junio de 2014, la FNE publicó la Guía para el Análisis de Restricciones Verticales, conforme con la cual la FNE -en línea con criterios que se utilizan internacionalmente en esta materia- consideraría como lícitas las restricciones verticales en los casos en que las cuotas de mercado de comprador y vendedor sean iguales o menores al 35% cada una. Es decir, aplicando estas reglas o criterios generales, en caso de que SVTI estuviese integrada con una naviera que tenga menos del 35% de participación y fuese denunciada por incurrir en una presunta conducta exclusoria respecto de navieras no relacionadas -que es lo que se supone que busca evitar la restricción-, la FNE, de acuerdo con la Guía para el Análisis de Restricciones Verticales, ni siquiera daría inicio a la investigación, o bien, archivaría la ya iniciada. No obstante, se podría plantear un caso por mero incumplimiento objetivo del Dictamen 1045.

Cabe destacar que el incumplimiento a la restricción vertical contenida en el Dictamen 1045, respecto de SVTI, no se daría por ocurrir alguna reestructuración en la propiedad, utilidades o derechos de voto de esa sociedad concesionaria, porque SVTI ya cuenta con un accionista perteneciente a un grupo empresarial que además participa en la propiedad de empresas navieras (por medio de SAAM, que tiene el 50% de la propiedad de SVTI). Luego, SVTI incumpliría únicamente por el hecho de que una naviera relacionada incremente su participación de mercado en el puerto de San Vicente o en la Región del Biobío.

A. Condiciones de competencia en los mercados relevantes definidos

(iv) Los servicios portuarios en la Región del Biobío

La actividad portuaria de la Región del Biobío está intrínsecamente relacionada con la principal actividad económica de esa región, y que corresponde a la producción forestal y de derivados de la madera, tal como se observa en las siguientes tablas.

Las siguientes tablas ilustran los principales productos de exportación y de importación de los puertos de uso público de la VIII región en 2019.

Tabla 3

Principales productos de exportación, puertos de uso público VIII Región, 2019

Gran Familia	Toneladas 2019	% del total
WOOD & WOOD PRODUCTS	5.580.270	44,7%
PULP OF WOOD OR OF OTHER FIBROUS CELLULOSIC MATERIAL, RECOVERED PAPER OR PAPERBOARD	4.838.000	38,7%
LIVE ANIMALS & ANIMAL PRODUCTS	691.041	5,5%
VEGETABLE PRODUCTS	541.928	4,3%
FOODSTUFFS	376.895	3,0%
METALS	281.949	2,3%
Otros	184.960	1,5%
Total	12.495.042	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Tabla 4

Principales productos de importación, puertos de uso público VIII Región, 2019

Gran Familia	Toneladas 2019	% del total
MINERAL PRODUCTS	2.501.052	53,2%
CHEMICALS & ALLIED INDUSTRIES	714.867	15,2%
FOODSTUFFS	568.609	12,1%
METALS	326.399	6,9%
VEGETABLE PRODUCTS	202.349	4,3%
ANIMAL OR VEGETABLE FATS, OILS & WAXES	81.927	1,7%
Otros	304.941	6,5%
Total	4.700.144	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

La Región del Biobío se caracteriza por la presencia de numerosos operadores portuarios que se distribuyen, de norte a sur, en cuatro bahías o puertos: Bahía de Concepción (cuatro operadores), Bahía de San Vicente (cinco operadores), Sector Escuadrón del Golfo de Arauco (un operador) y Bahía de Coronel (dos operadores).

La siguiente tabla muestra los terminales de transferencia de carga autorizados en la Región del Biobío (ordenados de norte a sur), con indicación de sus propietarios u operadores, tipo de carga, productos que transfieren y características de su infraestructura o nave máxima de diseño.

Tabla 5
Terminales portuarios de transferencia de carga de la Región del Biobío

Puerto o Bahía	Terminal	Propietario/ Operador	Tipo de Carga	Principales Productos (2019)	Eslora máxima	Calado autorizado	Ton. 2019
Bahía de Concepción/ Talcahuano	Puerto Lirquén S.A.	Puerto Lirquén S.A.	Multipropósito: Contenedores, fraccionada y carga a granel (sólida y líquida)	Celulosa, madera aserrada, fertilizantes.	366	15,5	4.616.918
	Muelles de Penco S.A.	Muelles de Penco S.A.	Graneles sólidos	Abonos, carbón.	205	10,2	310.633
	Puerto de Talcahuano, Sitio N° 1	Talcahuano Terminal Portuario S.A. (TTP)	Multipropósito: General, fraccionada y graneles sólidos	Barras de acero, chatarra, ceniza de soda, salmónidos.	230	8,2	89.463
Bahía de San Vicente	Puerto de San Vicente	SVTI S.A.	Multipropósito: General, graneles sólidos y fraccionada	Celulosa, madera, chips, salmónidos, barras de acero, otros	367	14,02	3.134.919
	Muelle ENAP	Enap Refinerías S.A.	Graneles líquidos	Petróleo crudo, combustibles derivados del crudo.	274	12,2	6.355.771
	Huachipato	Cap S.A.	Principalmente graneles de cabotaje (tb. líquido y general, pero marginal)	Carbón, mineral de hierro concentrado, hidróxido de sodio.	205	11	1.243.242
	Abastible	Empresa Abastecedora de Combustibles S.A.	Graneles líquidos	Gas licuado, diesel	250	13,4	161.875

Puerto o Bahía	Terminal	Propietario/ Operador	Tipo de Carga	Principales Productos (2019)	Eslora máxima	Calado autorizado	Ton. 2019
Golfo de Arauco (5 millas al norte de Puerto Coronel)	Terminal Marítimo Oxiquim Escuadrón	Establecimientos Industriales Químicos Oxiquim S.A.	Graneles líquidos	Diesel, fenoles.	211	12,2	27.726
Bahía de Coronel	Cabo Froward Coronel (Muelles Puchoco, Chollín y Jureles)	Portuaria Cabo Froward S.A.	Graneles sólidos	Madera, carbón, cemento.	229	14	3.024.968
	Puerto de Coronel (Muelle Norte y Muelle Sur)	Compañía Puerto de Coronel S.A.	Multipropósito: General, fraccionada y graneles sólidos	Celulosa, madera, otros.	364	12,98	6.018.290

Fuente: Elaboración propia en base a Boletín Estadístico Marítimo de Directemar, resoluciones de las Capitanías de Puerto de la Región del Biobío, datos de SEMPAT y memorias anuales de los propietarios.

Los terminales de Enap, Huachipato, Abastible y Oxiquim no prestan servicios a terceros, es decir, son puertos privados de uso privado que están integrados con las actividades que desarrollan sus propietarios en la Región. Adicionalmente, se trata de terminales especializados en la transferencia de cargas que no son transferidas por los terminales de uso público de la Región. Por lo tanto, ninguno de estos terminales formará parte del mercado relevante para efectos de este informe o puede considerarse como alternativa o sustituto de los servicios provistos por SVTI o por sus competidores.

En efecto, esos terminales no participan de la oferta de servicios portuarios de la región, ni pueden, en principio, disciplinar eventuales comportamientos anticompetitivos de los operadores de puertos de uso público.

La siguiente tabla muestra los oferentes u operadores de puertos de uso público o que prestan servicios a terceros en la Región del Biobío, con indicación de sus operadores, tipo de carga que transfieren y características de su infraestructura o nave máxima de diseño.

Tabla 6
Detalle de sitios de los terminales portuarios de uso público de la Región del Biobío

Puerto	Propietario/ Operador	Tipo de carga	Principales Productos (2019)	Eslora máxima autorizada (m)	Calado máximo autorizado (m)
Puerto Lirquén	Puerto Lirquén S.A.	Contenedores, fracionada y graneles sólidos	Celulosa, madera aserrada, fertilizantes.	366	15,5
Muelles de Penco	Muelles de Penco S.A.	Graneles sólidos	Abonos, carbón.	205	10,2
Puerto de Talcahuano, Sitio Nº 1	Empresa Portuaria Talcahuano - San Vicente / Talcahuano Terminal Portuario S.A. (TTP)	Contenedores, fracionada y graneles sólidos	Barras de acero, chatarra, ceniza de soda, salmónidos.	190	8,2
San Vicente	Empresa Portuaria Talcahuano - San Vicente / San Vicente Terminal Internacional S.A. (SVTI)	Contenedores, fracionada y graneles sólidos	Celulosa, madera, chips, salmónidos, barras de acero, otros	367	14,02
Cabo Froward Coronel	Portuaria Cabo Froward S.A.	Graneles sólidos	Madera, carbón, cemento.	229	14
Puerto de Coronel	Compañía Puerto de Coronel S.A.	Contenedores, fracionada y graneles sólidos	Celulosa, madera, otros	364	12,98

Fuente: Elaboración propia, basado en resoluciones de las Capitanías de Puerto de la Región del Biobío, datos de SEMPAT y memorias anuales de los propietarios.

Se observa que existen 4 terminales multipropósito de uso público en la Región del Biobío: Puerto Lirquén, Puerto de Talcahuano, Puerto de San Vicente y Puerto de Coronel. Estos terminales transfieren los mismos tres tipos de cargas: carga en contenedores, carga sólida a granel y carga fraccionada. En cambio, Muelles de Penco y Portuaria Cabo Froward son terminales especializados en la tranferencia de carga sólida a granel.

Ninguno de estos terminales transfiere carga líquida a granel y los servicios portuarios para carga líquida a granel son un mercado distinto de los servicios portuarios para carga sólida a granel. En efecto, y tal como ha considerado anteriormente el TDLC, para prestar servicios portuarios a las empresas que transportan carga sólida y líquida a granel se deben realizar inversiones específicas de transferencia y almacenamiento, por

lo que no existe sustitución entre los servicios portuarios provistos a cada uno de dichos tipos de carga. En efecto, mientras los graneles sólidos utilizan cintas transportadoras para su embarque (*ship loader*) y zonas o recintos de acopio, los graneles líquidos emplean tuberías para su transporte y estanques de almacenamiento. Por consiguiente, el análisis de las condiciones de competencia en este segmento sólo considerará carga sólida a granel[6].

Adicionalmente, y dentro de la carga sólida a granel, se observa que algunos terminales transfieren productos como el carbón, que no todos los terminales están habilitados para transferir. Dado que, en particular, SVTI no está habilitado para transferir carbón, el carbón será excluido del análisis de las condiciones de competencia que enfrenta dicho terminal en el segmento de carga sólida a granel. Lo anterior porque, aunque los terminales que transfieren carbón sí pueden disputar las cargas a granel sólido de SVTI, lo inverso no ocurre.[7]

Ahora en cuanto a los propietarios de los terminales portuarios de uso público de la Región del Biobío, la

Tabla **7** siguiente muestra a los accionistas de cada una de las sociedades propietarias u operadoras respectivas:

Tabla 7
Propiedad de las sociedades concesionarias u operadoras de puertos de uso público de la Región del Biobío

Operador o concesionario	**GEN Agunsa (Urenda)**	**Ultramar (Von Appen/ATCO)**	**Saam (Luksic)**	**Belfi**	**Angelini**	**Matte**	**Otro**
Puerto Lirquén S.A. (Controlada por Puertos y Logística S.A.C.)					Hasta abril de 2019, tenía el 23,3% a través de Copec (entonces lo vendió a DP World)	Hasta enero de 2019 tenían el 71,3% de Puertos y Logística S.A.	**A partir de enero de 2019 pertenece en un 71,3% a DP World Limited. A partir de abril del mismo año, DP World incrementó su participación a sobre el 99%.**
Talcahuano Terminal Portuario (TTPSA)	**99% de Grupo Empresas Navieras S.A. (finalmente controlada por familia Urenda)**						
San Vicente			**50%**				50% SSA

[6] La carga líquida a granel que figura en estadísticas de Directemar corresponde a otros terminales, o bien, a combustible para rancho de naves.
[7] En particular, se eliminaron de la base de datos las observaciones correspondientes a carga a granel sólida, de los *commodities* "Hullas, antracitas, briquetas, ovoides, etc"y "Coques y semicoques de hulla, de lignito, de turba", que corresponden a su vez a las sub familias "Coal, briquettes, ovoids, etc, mfr from coal" y "Coke etc of coal, lignite or peat, retort carbon", respectivamente.

Operador o concesionario	GEN Agunsa (Urenda)	Ultramar (Von Appen/ATCO)	Saam (Luksic)	Belfi	Angelini	Matte	Otro
Terminal Internacional (SVTI)			**SAAM Puertos S.A., finalmente controlada por el Grupo Luksic**				Holdings International Chile Limitada, subsidiaria de Carrix Inc, finalmente controlada por la familia Hemingway
Compañía Puerto Coronel S.A. (Controlada por Inversiones Puerto Coronel)					**50% de Inversiones Puerto Coronel S.A. a través de Copec, y 50% a través de Celulosa Arauco y Constitución S.A.**		16,67% (Fondo inversión CMB Prime)
Muelles de Penco S.A.							Compañía de Inversiones Transoceánica S.A. (47,99%) e Inmobiliaria Araucanía S.A. (13,51%) controlan con un pacto de actuación conjunta. El porcentaje restante pertenece a la Familia Ardizzoni
Cabo Froward Coronel	**91,92% de Grupo Empresas Navieras S.A. (finalmente controlada por familia Urenda)**						Resto pertenece a otros accionistas

Fuente: Elaboración propia en base a memorias anuales de las empresas e información pública disponible.

A partir de la tabla anterior, se observa que los terminales de Talcahuano y Cabo Froward comparten al grupo Urenda como controlador. En el caso de SVTI, el 50% de su propiedad pertenece a SAAM Puertos S.A. y el 50% a SSA Holdings, por lo que no tiene controlador. Puerto Lirquén estuvo controlado por el grupo Matte hasta fines de 2019. Por su parte, el puerto de Coronel es controlado por el grupo Angelini. Muelles de Penco, por último, es controlado por Transoceánica.

Con respecto a los tipos de carga transferida, la tabla siguiente muestra la evolución de la importancia relativa de los distintos tipos de carga transferida por puertos de uso público en la Región del Biobío (excluyendo la carga líquida a granel), medida en toneladas.

Tabla 8
Evolución de la importancia relativa de cada tipo de carga transportada por los puertos de uso público del mercado relevante, medida en toneladas transferidas, entre los años 2016 y 2019

	2016	2017	2018	2019
Contenedores	7.646.928 51%	7.842.900 52%	8.696.242 52%	8.608.799 57%
Granel sólido	6.738.652 45%	6.687.541 44%	7.047.595 42%	5.597.568 37%
Fraccionada	746.531 5%	657.551 4%	907.527 5%	1.001.990 7%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.
Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

A partir de la tabla anterior, se observa que la carga en contenedores representó la mayor proporción dentro del total de carga transferida por puertos de uso público en la Región del Biobío en 2019, alcanzando el 57% del respectivo total en el año 2019, seguida de la carga a granel, con el 37%. Solo un 7% de la carga movilizada en 2019 correspondió a carga fraccionada. Se observa también que la participación relativa de los tres tipos de carga descritos (carga sólida a granel, carga fraccionada y en contenedores) se ha mantenido relativamente constante en la Región del Biobío, al menos, desde 2016.

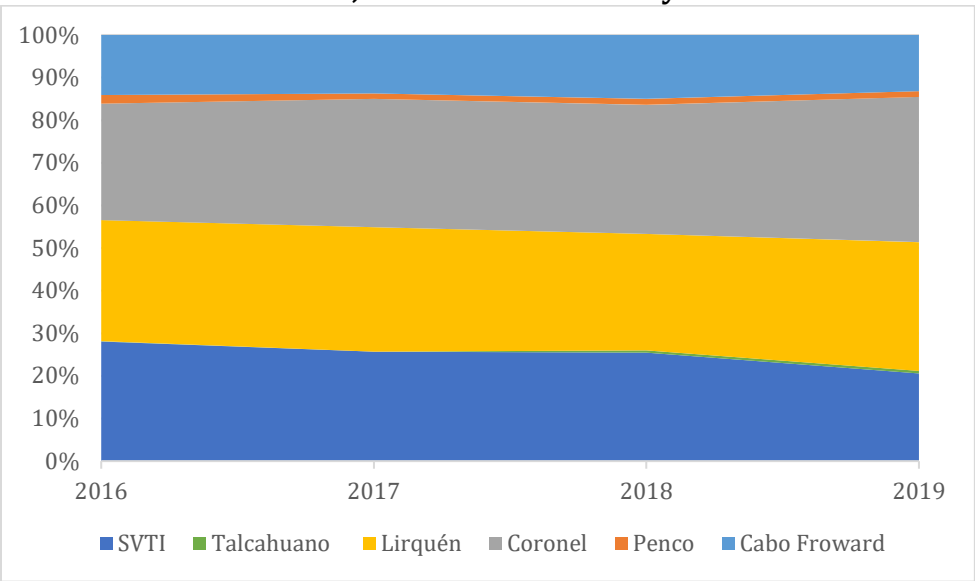
La tabla siguiente proporciona una visión general de la importancia relativa de los oferentes dentro de la carga transferida por puertos de uso público de la Región del Biobío en los últimos 4 años.

Tabla 9
Evolución de las participaciones de mercado sobre el total de la carga transferida por los puertos de uso público del mercado relevante, medida en toneladas, entre los años 2016 y 2019

	2016	2017	2018	2019
San Vicente	4.246.526 28%	3.897.128 26%	4.235.235 25%	3.128.006 21%
Lirquén	4.299.761 28%	4.432.836 29%	4.549.505 27%	4.598.216 30%
Coronel	4.135.324 27%	4.572.592 30%	5.048.202 30%	5.183.639 34%
Cabo Froward	2.135.064 14%	2.083.775 14%	2.493.638 15%	2.004.500 13%
Talcahuano	14.166 0%	3.153 0%	90.001 1%	89.463 1%
Penco	301.270 2%	198.506 1%	234.784 1%	204.534 1%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.
Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Gráfico 3
Evolución de las participaciones de mercado sobre el total de la carga transferida por los puertos de uso público del mercado relevante, medida en toneladas, entre los años 2016 y 2019



Fuente: Elaboración propia en base a información proporcionada por SEMPAT.
Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Se observa que el Puerto de San Vicente se ha mantenido en el tercer lugar en términos de tonelaje total transferido por puertos de uso público de la Región del Biobío en los

últimos 4 años. Sin embargo, su importancia relativa en la región ha disminuido en el tiempo, pasando de movilizar un 28% de la carga en 2016 a solo un 21% en 2019. Se observa asimismo, que la importancia relativa del Puerto de Coronel ha aumentado entre 2016 y 2019, pasando de movilizar un 27% de la carga en 2016 a un 34% en 2019.

A continuación se caracterizan las condiciones de competencia en los principales mercados relevantes definidos en la sección II, esto es, en los mercados de servicios portuarios provistos por puertos de uso público de la Región del Biobío, para los siguientes tipos de carga: (i) carga general en contenedores; y, (ii) carga sólida a granel.

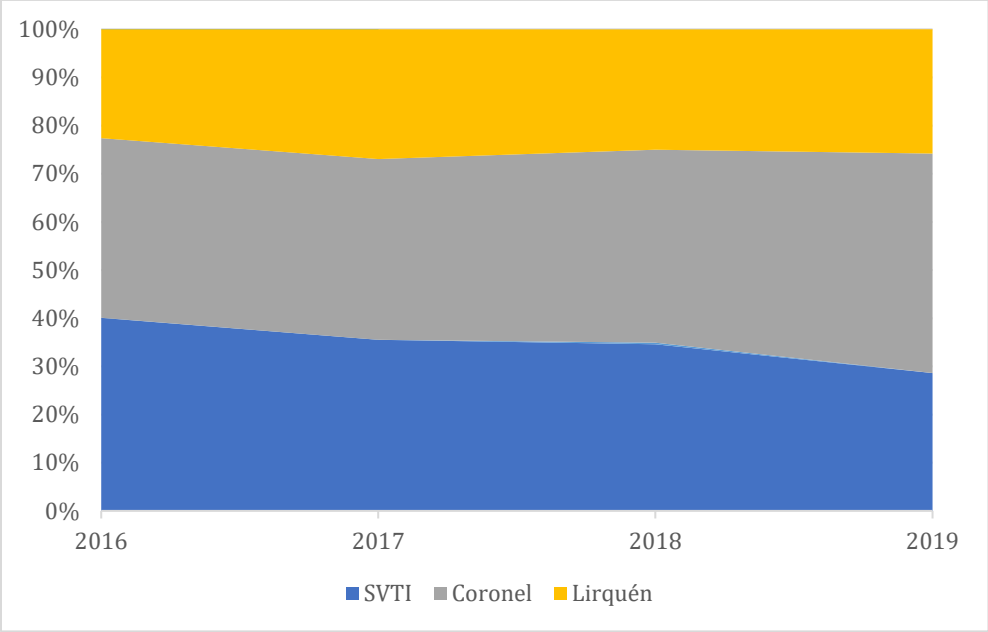
(v) Carga en contenedores.

El segmento de servicios portuarios para carga en contenedores es el más importante en la Región del Biobío y en él participan principalmente San Vicente, Coronel y Lirquén.

Por su parte, Puerto de Talcahuano constituyen, más que un competidor efectivo en dicho mercado, un competidor potencial que sólo podrán desafiar o disciplinar a los incumbentes si realiza las inversiones requeridas para ello.

El gráfico siguiente muestra la evolución de las participaciones de mercado de cada uno de los puertos de uso público de la región en este segmento:

Gráfico 4
Evolución de la participación de mercado en la transferencia de carga en contenedores (2016-2019), medida en toneladas



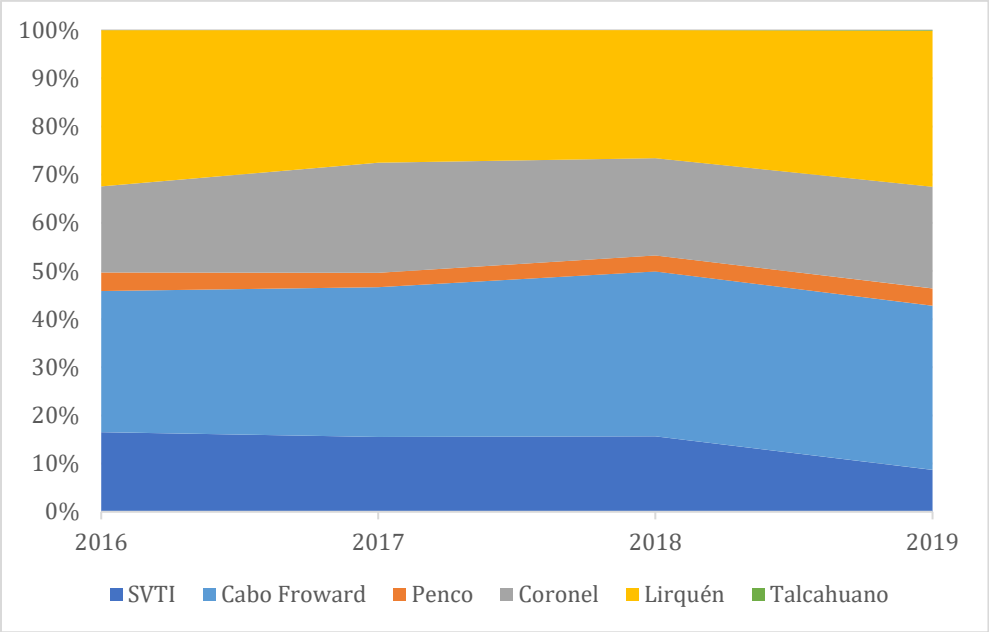
Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.
Nota: No incluye cabotaje.

En este segmento, se observa que el principal actor es el puerto de Coronel, con el 46% del total en 2019, seguido de SVTI y Lirquén. En carga contenedorizada, San Vicente superaba en participación de mercado a Coronel en el año 2016, pero la participación de Coronel ha aumentado consistentemente desde entonces, pasando al primer lugar en 2017, y superando a SVTI en 2019 en 17 puntos porcentuales.

(vi) Carga sólida a granel

En el segmento de servicios portuarios para carga sólida a granel en la Región del Biobío participan principalmente Cabo Froward, Coronel, Lirquén y -en menor medida- SVTI y Muelles de Penco. El gráfico siguiente muestra la evolución de las participaciones de mercado de cada uno de ellos en este segmento desde el año 2016:

Gráfico 5
Evolución de la participación de mercado en la transferencia de carga sólida a granel (2016-2019), medida en toneladas



Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.
Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

En 2019 este segmento de carga (excluyendo el granel sólido correspondiente a carbón) representó el 37% del total de la carga movilizada por puertos de uso público en la Región del Biobío y está consistentemente liderado por Cabo Froward, con el 32% del total, en promedio. También en promedio, SVTI ha movilizado el 14% del total de carga sólida a granel, ocupando el cuarto lugar en los 4 años que se presentan en el gráfico. En particular, la participación de SVTI en graneles cambió dado que su principal cliente de este tipo de carga, comenzó a movilizar en 2019 sus astillas a través de Cabo Froward, que ha adquirido especialización en este producto.

B. Capacidad de transferencia de los puertos de la región

Según el informe "*Estimación y caracterización de demanda Portuaria TPSV*", de FDC Consultores, 2017, para los niveles de carga actual y la oferta disponible en la región, los niveles de ocupación de la infraestructura portuaria de la región son relativamente bajos. En efecto, son menores a un 35% en todos los puertos, para todos los tipos de carga (contenedores, carga general y graneles), y no se observa congestión significativa.

En dicho informe, se calculó la capacidad de los puertos públicos de la región para cada tipo de carga considerando la infraestructura existente y las condiciones de operación actuales (transferencia promedio por atraque de cada tipo de nave, rendimiento promedio de transferencia por nave, tiempo promedio asociado a maniobras de atraque y desatraque). Se considera también la capacidad máxima de transferencia sujeto a que la operación de los terminales sea eficiente.

El informe proyecta la demanda por servicios portuarios por tipo de carga a 2045, y analiza si la infraestructura actual es suficiente para satisfacer dicha demanda proyectada o no. Los informantes concluyen que no se proyecta un escenario de congestión a 2045 para ningún tipo de carga. Por lo tanto, señalan que la VIII Región tiene espacio para seguir creciendo en los 3 tipos de carga (contenedores, fraccionada y granel sólido) sin necesidad de invertir en nuevos muelles o frentes de atraque.

Las siguientes tablas resumen las conclusiones del estudio a este respecto:

Tabla 10
Niveles de transferencia actuales y máximos por tipo de carga, terminales de uso público

Tipo de carga	Demanda 2016	Capacidad a operación eficiente	Dda. 2016 / capacidad
Contenedores	1.186.255	3.682.412	32,2%
Fraccionada	2.962.697	10.602.199	27,9%
Granel sólido	6.701.133	9.635.584	69,5%

Nota 1: Capacidades máximas consideran un nivel de servicio correspondiente a un valor máximo de (Tiempo de espera/Tiempo de servicio) de 10% para contenedores, de 25% para carga fraccionada y de 50% para terminales de carga a granel.

Nota 2: Para contenedores se presentan TEUS/año; para fraccionada y granel sólido se presentan Ton/año.

Tabla 11
Niveles de transferencia actuales y máximos para carga en contenedores, terminales de uso público

Terminal	Demanda 2016	Capacidad a operación eficiente	Dda. 2016 / capacidad
Coronel	432.671	1.088.118	40%
SVTI	488.754	1.506.177	32%
Lirquén	264.830	1.088.117	24%
Total	1.186.255	3.682.412	32%

Nota 1: Capacidades máximas consideran un nivel de servicio correspondiente a un valor máximo de (Tiempo de espera/Tiempo de servicio) de 10% para contenedores.

Nota 2: Para contenedores se presentan TEUS/año

El informe concluye que, "*En general para los niveles de carga actual y la oferta disponible para transferencia de carga en la región, los niveles de ocupación son relativamente bajos, menores a un 35% en todos los puertos para todos los tipos de carga (contenedores, carga general y graneles), no existiendo congestión significativa. No se presentan nuevos proyectos de aumento de infraestructura portuaria y solo se consideran compras de nuevos equipamientos de muelle y patio (grúas gantry y reachstackers)*".

Luego, no existirían restricciones de capacidad en el mediano plazo que pudieran generar incentivos a los operadores portuarios verticalmente integrados con participantes en otros eslabones de la cadena de transporte marítimo, para ejercer prácticas exclusorias en beneficio de sus empresas relacionadas, que es el principal riesgo por el cual se establecen las restricciones verticales. Ello, debido a que el exceso de capacidad disponible en todos los frentes de la región, incentiva la competencia por atraer nuevos clientes con el fin de rentabilizar las inversiones hundidas ya realizadas por los oferentes de servicios portuarios.

Adicionalmente, tal como se describirá en la siguiente sección, otra particularidad de esta región es que los principales demandantes de los servicios están integrados con frentes de atraque privados, con lo cual los riesgos de que SVTI incurra en conductas exclusorias son practicamente inexistentes, ya que dicho frente de atraque debe competir por clientes que están integrados con sus competidores y que tienen un significativo poder negociador.

C. Principales exportadores-importadores de carga marítima de la VIII Región

La siguiente tabla muestra los principales clientes de los puertos de uso público de la VIII Región entre los años 2016 y 2019. Como se observa, las dos principales madereras, Arauco y CMPC, concentraron el 46% del total de carga movilizada en 2019; ningún otro cliente es responsable de más del 5% de la carga movilizada.

Tabla 12
Principales clientes puertos de uso público VIII Región (todos los tipos de carga), 2016-2019, toneladas

Cliente / Año	2016		2017		2018		2019	
	Tons	% del total	Tons	% del total	Tons	% del total	Tons	% del total
ARAUCO	4.546.895	30,05%	4.374.865	28,80%	4.660.712	27,99%	4.498.670	29,58%
CMPC	2.390.503	15,80%	2.434.331	16,03%	2.542.287	15,27%	2.494.096	16,40%
COMACO SA	839.000	5,54%	628.041	4,14%	578.486	3,47%	529.430	3,48%
CONSORCIO MADERERO SA	495.180	3,27%	649.974	4,28%	762.929	4,58%	509.294	3,35%
VOLTERRA SA	597.380	3,95%	590.057	3,89%	619.498	3,72%	413.252	2,72%
ASTILLAS EXPORTACIONES SA	589.452	3,90%	654.567	4,31%	551.977	3,31%	398.822	2,62%
MASISA SA	353.888	2,34%	323.488	2,13%	373.049	2,24%	366.504	2,41%
FORESTAL DEL SUR SA	405.432	2,68%	380.990	2,51%	216.501	1,30%	309.890	2,04%
Otros	4.914.381	32,48%	5.151.678	33,92%	6.345.926	38,11%	5.688.398	37,40%
Total	15.132.111	100,00%	15.187.991	100,00%	16.651.365	100,00%	15.208.357	100,00%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota 1: Arauco incluye las siguientes empresas: Aserraderos Arauco S.A., Celulosa Arauco y Constitución S.A., Forestal Arauco S.A., Paneles Arauco S.A., Compañía de Petróleos Copec S.A.
Nota 2: CMPC incluye las siguientes empresas: CMPC Celulosa S.A., CMPC Maderas S.A., Cartulinas CMPC S.A., CMPC Tissue S.A., Forestal Mininco S.A.
Nota 3: Ninguno de los clientes incluidos en "otros" representa más del 1,8% del total de la carga movilizada en el periodo 2016-2019.
Nota 4: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Poniendo el foco en la carga movilizada por SVTI, en la siguiente tabla se puede observar que sus principales clientes en 2016 eran Arauco, Comaco y CMPC, quienes en conjunto explicaban el 58% del total de carga movilizada por este puerto en ese año; en 2019 estos 3 clientes pasaron a movilizar un 34,1% del total de carga movilizada por SVTI.

Tabla 13
Principales clientes SVTI (todos los tipos de carga), 2016-2019, toneladas

Cliente	2016		2017		2018		2019	
	Tons	% del total	Tons	% del total	Tons	% del total	Tons	% del total
ARAUCO	1.235.703	29,1%	1.071.666	27,5%	1.188.400	28,1%	860.523	27,5%
COMACO SA	839.000	19,8%	628.037	16,1%	578.486	13,7%	43.837	1,4%
CMPC	387.734	9,1%	202.887	5,2%	234.340	5,5%	161.886	5,2%
CONSORCIO MADERERO SA	392.635	9,2%	336.286	8,6%	431.071	10,2%	310.403	9,9%
COMPANIA SIDERURGICA HUACHIPATO SA	280.161	6,6%	294.144	7,5%	282.986	6,7%	214.055	6,8%
CEMENTOS BIO BIO DEL SUR SA	161.842	3,8%	116.572	3,0%	125.559	3,0%	82.408	2,6%
MASISA SA	27.017	0,6%	146.686	3,8%	173.473	4,1%	48.406	1,5%
OTROS	922.434	21,7%	1.100.851	28,2%	1.220.921	28,8%	1.406.487	45,0%
TOTAL	4.246.526	100,0%	3.897.128	100,0%	4.235.235	100,0%	3.128.006	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota 1: Arauco incluye las siguientes empresas: Aserraderos Arauco S.A., Celulosa Arauco y Constitución S.A., Forestal Arauco S.A., Paneles Arauco S.A., Compañía de Petróleos Copec S.A.
Nota 2: CMPC incluye las siguientes empresas: CMPC Celulosa S.A., CMPC Maderas S.A., Cartulinas CMPC S.A., CMPC Tissue S.A., Forestal Mininco S.A.
Nota 3: Ninguno de los clientes incluidos en "otros" representa más del 1,6% del total de la carga movilizada en SVTI en el periodo 2016-2019.
Nota 4: No incluye cabotaje ni carga a granel líquida.

Analizando la carga de los principales clientes de los puertos de uso público de la región, se observa que distribuyen su carga entre distintos puertos, con importantes grados de movilidad entre ellos. A continuación se presentan algunos datos en base a la información entregada por SVTI respecto a sus propios clientes:

Arauco, que representa el 29,08% del total de la carga movilizada en la región de los años 2016 a 2019, moviliza su carga principalmente a través de los puertos de Coronel, Lirquén y, en menor medida, SVTI. Como se observa en la siguiente tabla, Puerto Coronel ha capturado una mayor proporción de la carga de su relacionada -Arauco- en los últimos años, reduciéndose la participación de SVTI.

Tabla 14
Porcentaje de la carga total de Arauco movilizada por puertos públicos de la VIII Región, 2016 - 2019

Puerto/Año	2016	2017	2018	2019	Total
CABO FROWARD	0,28%	0,48%	1,13%	0,00%	0,48%
MUELLE DE PENCO	0,35%	0,00%	0,00%	0,00%	0,09%
PUERTO CORONEL	**41,14%**	**46,75%**	**45,29%**	**50,40%**	**45,87%**
PUERTO LIRQUEN	31,13%	28,40%	28,32%	30,43%	29,57%
SVTI	**27,10%**	**24,38%**	**25,26%**	**19,13%**	**23,99%**
TALCAHUANO	0,00%	0,00%	0,00%	0,04%	0,01%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.
Nota 2: Arauco incluye las siguientes empresas: Aserraderos Arauco S.A., Celulosa Arauco y Constitución S.A., Forestal Arauco S.A., Paneles Arauco S.A., Compañía de Petróleos Copec S.A.
Nota 3: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

En el caso de CMPC, que representa el 13,98% del total de la carga movilizada en la región de los años 2016 a 2019, moviliza su carga principalmente a través de los puertos de Lirquén, Coronel, y SVTI en menor medida. Como se observa en la siguiente tabla, la importancia relativa de Puerto Lirquén se ha incrementado en los últimos años. reduciéndose también la proporción de carga de ese cliente movilizada por SVTI. Por lo tanto, se observa en este caso también un redireccionamiento de carga de CMPC hacia el puerto con el que estuvo relacionado hasta comienzos de 2019.

Tabla 15
Porcentaje de la carga total de CMPC movilizada por puertos públicos de la VIII Región, 2016 - 2019

Puerto	2016	2017	2018	2019	Total
CABO FROWARD	0,00%	0,00%	0,23%	0,00%	0,06%
PUERTO CORONEL	23,61%	25,86%	30,06%	26,55%	26,57%
PUERTO LIRQUEN	**60,17%**	**65,81%**	**60,49%**	**66,96%**	**63,36%**
SVTI	**16,22%**	**8,33%**	**9,22%**	**6,49%**	**10,01%**
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.
Nota 2: CMPC incluye las siguientes empresas: CMPC Celulosa S.A., CMPC Maderas S.A., Cartulinas CMPC S.A., CMPC Tissue S.A., Forestal Mininco S.A.
Nota 3: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Consorcio Maderero S.A. (3,89% del total de la carga movilizada por los puertos de uso público de la VIII Región entre 2016 y 2019) moviliza su carga principalmente a través de los puertos de Cabo Froward y SVTI, pero crecientemente por Cabo Froward.

Tabla 16
Porcentaje de la carga total de Consorcio Maderero S.A. movilizada por puertos públicos de la VIII Región, 2016 - 2019

Puerto	2016	2017	2018	2019	Total
CABO FROWARD	40,65%	53,60%	60,97%	51,21%	52,77%
PUERTO CORONEL	1,15%	0,19%	0,55%	1,95%	0,87%
PUERTO LIRQUEN	1,62%	0,96%	1,39%	4,82%	2,04%
SVTI	56,58%	45,25%	37,09%	42,03%	44,32%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.
Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Masisa S.A. (2,28% del total de la carga movilizada por los puertos de uso público de la VIII Región entre 2016 y 2019) moviliza su carga a través de los puertos de Coronel, Lirquén y SVTI; como se observa en la siguiente tabla, ha habido cierto movimiento desde Coronel hacia Lirquén, mientras que la proporción que se moviliza a través de SVTI se ha mantenido relativamente constante.

Tabla 17
Porcentaje de la carga total de Masisa S.A. movilizada por puertos públicos de la VIII Región, 2016 - 2019

Puerto	2016	2017	2018	2019	Total
CABO FROWARD	0,00%	0,00%	0,54%	0,00%	0,14%
PUERTO CORONEL	67,05%	47,83%	46,06%	53,29%	53,58%
PUERTO LIRQUEN	6,07%	27,65%	28,06%	23,65%	21,33%
SVTI	26,88%	24,49%	25,21%	23,06%	24,91%
TALCAHUANO	0,00%	0,03%	0,12%	0,00%	0,04%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.
Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

CNA Chile SpA (0,60% de la carga movilizada por puertos de uso público de la VIII Región entre 2016 y 2019) pasó de movilizar la mayor parte de su carga a través de Lirquén en 2016 a utilizar exclusivamente los servicios de Muelles de Penco en 2019, como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 18
Porcentaje de la carga total de CNA Chile SpA movilizada por puertos públicos de la VIII Región, 2016 - 2019

Puerto	2016	2017	2018	2019	Total
MUELLE DE PENCO	27,33%	67,94%	85,12%	94,17%	73,87%
PUERTO CORONEL	0,00%	0,00%	4,95%	0,00%	1,91%
PUERTO LIRQUEN	63,19%	28,77%	9,74%	5,83%	21,89%
SVTI	2,76%	3,29%	0,19%	0,00%	1,42%
TALCAHUANO	6,72%	0,00%	0,00%	0,00%	0,91%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.
Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Por último, la siguiente tabla muestra 2 ejemplos más de clientes que han cambiado de puerto en los últimos 4 años: Comaco y Cementos Bio Bío.

Tabla 19
Otros movimientos de clientes entre puertos de uso público de la VIII Región, 2016-2019

Frente origen	Frente destino	Año traslado	Ton (prom. 2016-2019)	% carga total que representa	Cliente
SVTI	**Cabo Froward**	2019	591.000	4,14%	Comaco S.A.
Penco/SVTI	**SVTI**	2017	152.740	0,98%	Bío Bío Cementos S.A. + Cementos Bío Bío del Sur S.A.

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

En resumen, los principales clientes de los puertos de uso público de la Región del Biobío utilizan los servicios de diversos puertos, pero en los últimos años se aprecian importantes movimientos de carga entre éstos, que han beneficiado a los puertos privados con los que compite SVTI y con los cuales están relacionados, o solían estarlo. Lo anterior, se puede considerar un indicador relevante de competencia en el mercado o, al menos, del hecho de que SVTI carece actualmente de algún grado de poder de mercado.

D. Usuarios relevantes

El Dictamen 1045 define como usuarios relevantes aquellos usuarios que movilicen más del 15% del total de la carga movilizada por puertos de uso público de la VIII

Región, o más del 25% del total de la carga movilizada por el frente de atraque objeto de la concesión[8].

Se hace presente que la definición, como usuario relevante, de empresas que participen, a cualquier título o modalidad, con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque estatal respectivo, amerita una revisión. En general, la misma no tiene sentido a la luz de las normas y criterios de libre competencia en vigor en materia de operaciones de concentración y de riesgos verticales, conforme con los cuales importan los principales clientes del mercado relevante, y no los de un único participante u oferente del mismo, ya que el frente de atraque estatal no es un mercado en sí mismo, a menos que sea el único. Además, si fuese el único, bastaría con la definición de usuario que considera a la totalidad de los puertos potencialmente sustitutos.

En todo caso, de acuerdo con las definiciones contenidas en el Dictamen 1045 y conforme a la tabla acompañada en el Anexo 1, se identifican los siguientes usuarios relevantes, tanto a nivel de región como de frente de atraque, para aquellos eslabones de la cadena logística para los cuales es posible:

- Importadores-Exportadores:
    - Arauco: movilizó un 25,75% del tonelaje de la región entre 2016 y 2019, y un 28,07% del tonelaje de SVTI.
- Navieras:
    - MSC: movilizó un 18,61% del tonelaje de la región entre 2016 y 2019.
    - Maersk: movilizó un 33,11% del tonelaje de SVTI entre 2016 y 2019.
- Agencias de naves:
    - Ultramar (24,03% del tonelaje de la región entre 2016 y 2019).
    - Agunsa (19,71% del tonelaje de la región entre 2016 y 2019).
    - MSC (18,77% del tonelaje de la región entre 2016 y 2019).
    - Ian Taylor (52,75% del tonelaje de SVTI en 2018; 15,49% del tonelaje de la región en 2019).
    - Ultramar (solo en 2018; 25,05% del tonelaje de la región en ese año).

E. Índices de concentración – servicios portuarios de la Región del Biobío

Al momento de analizar la pertinencia de establecer restricciones estructurales o conductuales adicionales a las mínimas legales y reglamentarias en la Región del Biobío, se debe tener en cuenta que la Región del Biobío es el mercado geográfico a nivel nacional en el que existe el mayor número de oferentes de servicios portuarios. Existen 6 terminales de uso público y 5 de ellos son independientes entre sí. Sólo TTP y Cabo Froward tienen un controlador común y forman parte del mismo grupo empresarial.

[8] Dado que esta definición de usuarios relevantes no distingue por los tipos de carga que el frente de atraque puede o no puede movilizar, los datos que se presentan a continuación consideran la totalidad de la carga movilizada por puertos de la VIII Región.

Además, existen, al menos, 4 oferentes independientes de servicios portuarios para cada uno de los distintos tipos de carga.

Como se observa en la Tabla 20, la Región del Biobío -junto con la Región de Valparaíso- tienen los HHIs más bajos de Chile, medido por tonelaje total movilizado en 2019. El HHI, o índice de Herfindahl-Hirschmann, se calcula como la suma del cuadrado de las participaciones de mercado de los participantes en un mercado; el máximo que puede alcanzar es 10.000 (cuando hay solo un actor con el 100% del mercado), y teóricamente el mínimo es 0 (si hubiera infinitas empresas con un 0% de participación de mercado cada una). Como se puede observar, los niveles de concentración en las Regiones del Biobío y de Valparaíso son los más bajos del país.

Tabla 20
HHI (tonelaje) por controlador y región, puertos de uso público chilenos

Región	HHI por controlador
XV de Arica y Parinacota	10000
I de Tarapacá (*)	9999
II de Antofagasta	7331
III de Atacama	10000
IV de Coquimbo	10000
V de Valparaíso	2662
XIII Metropolitana	-
VI del Lib. Gen. Bernardo O´Higgins	-
VII del Maule	-
VIII del Biobío	**2591**
IX de la Araucanía	-
XIV de Los Ríos	10000
X de Los Lagos	5393
XI de Aisén	10000
XII de Magallanes	10000

(*) En la Región de Tarapacá, el Frente de Atraque N° 1 del puerto de Iquique no está concesionado, y no informa su tonelaje movilizado. Luego, se asume un HHI de 9999 para ilustrar que Iquique Terminal Internacional S.A. no es el único puerto de la región (como ocurre en las regiones XV, III, IV, XIV, XI y XII).

Fuente: Elaboración propia, en base a información de Directemar y memorias de puertos chilenos.

Por otra parte, y a diferencia de la Región de Valparaíso, la Región del Biobío se caracteriza por la existencia de grandes exportadores que son los principales clientes. Sobre el 40% de la carga pertenece a dos exportadores, uno de los cuales es el único usuario relevante de la Región, en los términos definidos por la Comisión Preventiva Central. De hecho, en este mercado, son los exportadores quienes deciden el puerto a utilizar, y direccionan a las naves al puerto de su preferencia. Esto contrasta fuertemente con lo que ocurre en otros mercados geográficos portuarios con clientes

más atomizados, en los que no existe contrapeso al eventual ejercicio de poder de mercado de los operadores logísticos y portuarios.

IV. Resguardos legales, reglamentarios y contractuales aplicables a SVTI - Asimetrías regulatorias entre los proveedores de servicios portuarios de la Región del Biobío:

El sistema portuario nacional en general, y la Región del Biobío en particular, se caracterizan por la coexistencia de dos marcos regulatorios principales aplicables, el primero, a los puertos concesionados al amparo de la Ley 19.542 y el Reglamento de Licitaciones[9], y, el segundo, a los puertos privados regulados por el D.F.L. 340/1960 de Concesiones Marítimas y el Reglamento de Concesiones[10].

De hecho, a partir de la Ley 19.542, surge un conjunto de obligaciones reglamentarias, infra reglamentarias y contractuales aplicables exclusivamente a los puertos públicos y sus concesionarios, que están contenidas en: (i) el Reglamento de Licitaciones; (ii) el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque (RUFA) que propone la Empresa Portuaria al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones[11] y que forma parte de las Bases de Licitación respectivas; (iii) los dictámenes de la Comisión Preventiva Central, o posteriormente informes del TDLC, que forman parte de las Bases de Licitación respectivas; (iv) el Contrato de Concesión; (v) las Bases de Licitación (vi) el Manual de Verificación de Indicadores respectivo; y, (vii) el Manual de los Servicios elaborado por los concesionarios conforme al artículo 17 del Reglamento de Licitaciones.

En efecto, en la Región del Biobío es posible observar diferencias regulatorias que se producen: (i) Entre puertos públicos y privados a nivel legal, reglamentario e infrareglamentario (Dictamen 1045); y, además, (ii) Entre los dos concesionarios de frentes de atraque estatales de la Región del Biobío (SVTI y TTP).

La

Tabla **21** siguiente, identifica las asimetrías regulatorias existentes entre concesionarios de frentes de atraque estatales y puertos privados a nivel legal y reglamentario:

---

[9] Establece Normas y Procedimientos que Regulan los Procesos de Licitación a que se refiere el artículo 7º de la Ley Nº 19.542, aprobado por Decreto Supremo N° 104 de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el D.O. de 3 de agosto de 1998.

[10] El nuevo texto del Reglamento de Concesiones Marítimas está contenido en el D.S. Nº 9 del Ministerio de Defensa Nacional, de 17 de marzo de 2018, que sustituyó Reglamento sobre Concesiones Marítimas fijado por Decreto (M) Nº 2, de 2005, del Ministerio de Defensa Nacional, publicado en el D.O. de 17 de marzo de 2008.

[11] En este caso, el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque de la Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente, aprobado por Resolución Exenta N° 441/99, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 30 de marzo de 1999. El RUFA de Portuaria TSV, forma parte de los contratos de concesión (Anexo V de los Contratos de SVTI y TTP).

Tabla 21
Asimetrías a nivel legal y reglamentario existentes entre los concesionarios de puertos privados y puertos públicos

Asimetría	Puertos Privados	Puertos Públicos Concesionados
Marco regulatorio	D.F.L. 340/1960 de Concesiones Marítimas y Reglamento de Concesiones	Ley 19.542/1997 de Modernización del Sector Portuario Estatal y Reglamento de Licitaciones
Autoridad encargada del otorgamiento de concesiones	Subsecretaría de Marina del Ministerio de Defensa, a solicitud de un peticionario	Empresa Portuaria Estatal respectiva, mediante procedimiento de licitación pública
Plazo máximo de las concesiones	30 años (renovables) [12]	30 años
Renta o canon	Determinada en UTM por los decretos de concesión marítima con un mínimo de 16% anual sobre el valor de tasación de los terrenos. Se paga a beneficio fiscal por períodos anuales o semestrales	Para el establecimiento del monto mínimo del canon, servirá de referencia el valor económico del activo objeto de la concesión portuaria (Art. 7, inciso final, de la Ley) Con todo, cuando se trate del primer llamado a licitación para el otorgamiento de cada concesión portuaria o arrendamiento, deberá considerarse, por concepto de renta o canon, un pago anual equivalente mínimo (artículo 6 del Reglamento de Licitaciones)
Valor residual de las inversiones	No regulado	El concesionario recupera el valor residual de las inversiones al término de la concesión
Deber de servicio	No regulado	El concesionario está obligado a prestar servicios indistintamente a cualquier usuario que lo requiera, en forma continua y permanente (arts. 3 y 14, inciso final, de la Ley, y 19 letra d) del Reglamento de Licitaciones)
Condiciones generales y no discriminatorias de prestación de servicios	No regulado	La prestación de servicios debe realizarse bajo condiciones no discriminatorias (art. 19 letra d) del Reglamento de Licitaciones). Además, tales condiciones deben ser generales (interpretación normativa de la CPC en Dictamen 1045).

[12] La duración máxima de 30 años, renovables, fue introducida por el último Reglamento de Concesiones, vigente a partir del 1 de septiembre de 2018.

Asimetría	Puertos Privados	Puertos Públicos Concesionados
Obligaciones en relación a tarifas	No regulado	El concesionario debe establecer tarifas públicas y no discriminatorias por la prestación de sus servicios que no pueden ser superiores a las definidas en las bases de licitación o el contrato de concesión (art. 14, inciso final, de la Ley, y 19 letra e) y 20, inciso primero, del Reglamento de Licitaciones). Se prohíbe a los concesionarios establecer exenciones o rebajas ajenas a las tarifas vigentes por el uso de la respectiva infraestructura (Artículo 20, inciso final, del Reglamento de Licitaciones).
Normas de Calidad	No regulado	El concesionario debe cumplir con los niveles de servicio, producción y desarrollo comprometidos (at. 19 letra a) del Reglamento de Licitaciones). En general, los contratos de concesión contemplan el deber de los concesionarios de cumplir con Tiempos de Ocupación Máximos por nave (TOM), Tiempos de Ocupación Máximos Anuales (TOMA), y Tiempos de Espera por nave (TE).
Asignación de capacidad o prioridad en la atención de naves	No regulado	Debe sujetarse a lo dispuesto en el RUFA de la respectiva Empresa Portuaria. Este reglamento se publicará en el Diario Oficial, deberá conformarse a criterios técnicos objetivos y no discriminatorios, propenderá a un uso eficiente de la infraestructura portuaria y a un desarrollo armónico de la actividad, y garantizará el derecho a la libre elección de los usuarios respecto de los servicios que se presten en los frentes de atraque y la autonomía de los particulares que ejercen funciones dentro de los mismos, limitándose a lo indispensable para su buen funcionamiento. El referido reglamento formará parte integrante de las bases de toda licitación de frentes de atraque. (Art. 22 inciso final de la Ley)

Asimetría	Puertos Privados	Puertos Públicos Concesionados
Giro exclusivo y estructura corporativa	No regulado	Los concesionarios deben constituirse como sociedades anónimas de giro exclusivo y se rigen por las normas de las sociedades anónimas abiertas. Su objeto será el desarrollo, mantención y explotación del frente de atraque respectivo (art. 14, inciso tercero, Nº 1 de la Ley).
Deberes de transparencia e información	No regulado	Los concesionarios deben realizar los controles, mediciones y estadísticas que las bases de licitación y el contrato exijan (art. 19, letra g) del Reglamento de Licitaciones).
Régimen de garantías, sanciones por incumplimiento y fiscalización	Autoridad marítima fiscaliza obligaciones establecidas en el decreto de concesión.	Las garantías de fiel cumplimiento del contrato no podrán tener un monto inferior al 100% del ingreso anual por concepto del canon comprometido para con la empresa en el respectivo contrato, o a la parte proporcional si el plazo fuera inferior a un año. Las bases de licitación podrán considerar rebajas durante el transcurso del contrato, relacionadas con el buen desempeño y correcto cumplimiento de las obligaciones del arrendatario, concesionario o de la sociedad, según sea el caso (Artículo 14 del Reglamento de Licitaciones) Las bases contendrán el régimen de sanciones aplicables a los incumplimientos de los concesionarios (Art. 51 Nº6 de la Ley y 4, letra m) del Reglamento de Licitaciones) Las bases de licitación establecerán que la empresa controlará el fiel cumplimiento del contrato en todos sus aspectos (Artículo 22 del Reglamento de Licitaciones)

Fuente: Elaboración propia.

Adicionalmente, y como consecuencia de lo dispuesto en los artículos 14 y 23 de la Ley 19.542, las empresas portuarias deben contar con un informe favorable del TDLC (como continuador legal de la Comisión Preventiva Central), para entregar en concesión los frentes de atraque estatales que aministran u operan, en caso de que no exista en la región otro frente de atraque estatal capaz de atender la nave de diseño del frente a licitar (artículo 14), y para implementar un esquema monooperador en los frentes de atraque que administran u operan, en caso de no existir en la región otro frente de atraque estatal multioperado capaz de atender la nave de diseño del frente objeto de la licitación.

La Tabla 22 siguiente identifica las diferentes restricciones establecidas por la Comisión Preventiva Central al concesionario del Frente de Atraque del Puerto de San Vicente (SVTI) en el Dictamen 1045/1998, y al concesionario del Frente de Araque del Puerto de Talcahuano en el Dictamen 1268/03, distinguiendo entre obligaciones o resguardos conductuales y estructurales[13].

Tabla 22
Asimetrías a nivel de decisiones vinculantes de los órganos de defensa de la libre competencia entre los puertos privados, TTP y SVTI

Resguardo	**Puertos Privados**	**TTP- Dictamen 1268**	**SVTI – Dictamen 1045**
Resguardos conductuales			
Mecanismo contractual de solución de conflictos con terceros	No regulado (no tienen contrato de concesión)	No regulado	Está obligado a observar las instrucciones que le imparta Puertos de Talcahuano y que tengan por fin evitar o poner término a actos de discriminación. La Empresa Portuaria actuará a solicitud de cualquier interesado que alegue actos de discriminación del concesionario. Nada obstará al derecho del interesado a ejercer las otras acciones y derechos que le confiere la ley.
Obligaciones en relación a tarifas	No regulado (no tienen obligaciones en relación a tarifas)	Las tarifas máximas aplicables a TTP no podrán ser superiores a las máximas que rigen para SVTI	Los servicios básicos -definidos como aquellos indispensables para el atraque de las naves, la movilización y el acopio de la carga- están sujetos a tarifas máximas determinadas en el proceso de licitación (Índice Ofertado), sin perjuicio de poder reajustarse.
Normas de calidad	No regulado (no tienen deberes de calidad)	No regulado por el Dictamen, pero sí por Contrato (en términos idénticos a SVTI)	Debe cumplir con las normas mínimas de calidad fijadas en las bases de licitación y documentos conexos.
Asignación de capacidad	No regulado (no tienen reglas de asignación de capacidad, ni RUFA)	No regulado	Puede solicitar al directorio de Puertos de Talcahuano el establecimiento de un criterio diverso a los contenidos en el RUFA, y Puertos de Talcahuano puede acceder a ello, con consulta MTT

[13] Los resguardos o remedios estructurales son medidas que tienen por objeto mantener o restablecer la estructura competitiva de un mercado y por medio de las cuales se ordena separar o mantener separadas a dos o más empresas. Lo anterior, a diferencia de los resguardos conductuales, que están diseñados para limitar el comportamiento de las firmas.

Resguardo	Puertos Privados	TTP- Dictamen 1268	SVTI – Dictamen 1045
Resguardos conductuales			
Deberes de transparencia e información: Información a usuarios	No regulado (no tienen deberes de transparencia)	No regulado	Debe otorgar a cualquier interesado el acceso libre y expedito a toda aquella información que resulte relevante para la contratación de los servicios portuarios y Puertos de Talcahuano establecerá los formatos y medios técnicos para dicho acceso.
Información a la Empresa Portuaria	No regulado (no tienen restricciones estructurales)	No regulado (no tiene restricciones estructurales)	Debe proporcionar al directorio de Puertos de Talcahuano, cualquier información legal y/o económica que éste requiera con objeto de supervisar el cumplimiento de los requisitos y limitaciones de propiedad establecidos en las bases o en los contratos de concesión. También deberán proporcionar la información necesaria para que la eventual transferencia de las concesiones se haga a quien cumpla con los requisitos para ser concesionario. Los estatutos de las sociedades concesionarias deben contemplar la obligación de sus accionistas de proporcionar a la sociedad concesionaria información acerca de las empresas relacionadas relevantes (o en los términos del art. 100 de la Ley de Mercado de Valores) a efectos de proveer a la debida observancia de las reglas sobre propiedad accionaria que se establezcan.
Resguardos estructurales			
Restricción a la integración horizontal	Sin restricción	Sin restricción	Máximo 15% de participación en frentes de atraque estatales o puertos privados de la región
Restricción a la integración vertical	Sin restricción	Sin restricción	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión

Fuente: Elaboración propia.

Ninguna de las obligaciones conductuales y estructurales aplicables a los concesionarios de frentes de atraque estatales son exigibles de los puertos privados. No obstante, los puertos privados de uso público compiten con los puertos públicos concesionados y, actualmente, los primeros tienen una mayor participación de mercado e, incluso, en la Región del Biobío, SVTI enfrenta competidores que están integrados horizontal y verticalmente.

Es decir, estas medidas, concebidas como necesarias para prevenir riesgos de conductas anticompetitivas exclusorias o abusivas respecto de usuarios no integrados están en vigor sólo respecto del operador que tiene menos probabilidades de incurrir en ellas, con sólo el 18% de participación de mercado (SVTI).

Tal como se señaló en la sección III.D, este umbral no tiene concordancia con los potenciales riesgos que aprecia la FNE en su análisis de operaciones de concentración o de conductas verticales, ni tampoco con las restricciones impuestas en otros frentes de atraque, tanto de la región del Biobío como en otras regiones del país (ver Anexo 2), aún cuando es la zona geográfica con el menor nivel de concentración del país.

V. Conclusiones

1. La Región de Biobío cuenta con 6 terminales de uso público, con 5 oferentes independientes y, al menos, 3 para cada tipo de carga. En ningún otro mercado geográfico portuario nacional existen tantos oferentes independientes alternativos al respectivo terminal estatal concesionado. Es decir, SVTI, enfrenta una fuerte competencia de operadores portuarios privados que han incrementado su participación desde, menos del 50% en 1997, a cerca del 80% en 2019.
2. Se observa exceso de capacidad en todos los puertos de uso público de la región, para todos los tipos de carga que SVTI moviliza, lo que favorece una mayor intensidad competitiva y limita cualquier incentivo a ejercer prácticas exclusorias en perjuicio de usuarios no integrados.
3. Se observa que las participaciones de mercado de los distintos oferentes no son estables en el tiempo, y existen movimientos de clientes o de cargas entre los distintos terminales, que dan cuenta de que existe competencia entre éstos.
4. Dadas la características del mercado relevante, y la posición relativa de SVTI, que tiene sólo un 21% de participación de mercado en 2019, no se advierten riesgos de conductas contrarias a la libre competencia derivados de alzar o relajar la restricción a la integración vertical.
5. En todo caso, y de existir tales riesgos, los mismos estarían suficientemente mitigados por medio de los resguardos conductuales aplicables a SVTI de acuerdo con las normas legales, reglamentarias, infrareglamentarias y contractuales aplicables
6. Por el contrario, la eliminación de dicha restricción contribuiría a que la competencia en la provisión de servicios portuarios se lleve a cabo en condiciones regulatorias más simétricas con los puertos privados de uso público con los que compite SVTI, que no están sometidos a restricción alguna, y que han reducido significativamente su participación de mercado desde el Dictamen 1045.

Anexo 1

Tabla A-1.1 - Participación de importadores/exportadores en carga de puertos de uso público de la VIII Región, por año móvil (% del tonelaje total)

Importador-Exportador	1/16-12/16	4/16-3/17	7/16-6/17	10/16-9/17	1/17-12/17	4/17-3/18	7/17-6/18	10/17-9/18	1/18-12/18	4/18-3/19	7/18-6/19	10/18-9/19	1/19-12/19
ARAUCO	26,6%	25,9%	25,3%	25,6%	25,3%	25,3%	25,4%	25,6%	25,0%	25,7%	25,4%	25,6%	26,2%
CMPC	13,9%	14,1%	13,8%	14,2%	14,0%	13,5%	14,0%	13,9%	13,5%	13,9%	13,5%	14,2%	14,5%
EMPRESA NACIONAL DE ELECTRICIDAD SA	6,1%	6,8%	6,9%	6,6%	5,4%	5,1%	5,2%	5,2%	5,4%	4,7%	5,4%	6,0%	5,9%
COLBUN SA	4,6%	4,8%	4,8%	5,3%	5,8%	5,9%	5,8%	5,5%	4,9%	4,6%	5,1%	4,8%	4,5%
COMACO SA	4,9%	4,6%	4,2%	3,4%	3,6%	3,8%	3,2%	3,1%	3,1%	2,4%	3,3%	3,2%	3,1%
CONSORCIO MADERERO SA	2,9%	3,2%	3,3%	3,6%	3,7%	3,9%	3,9%	3,9%	4,1%	4,0%	3,8%	3,4%	3,0%
UNKNOWN	0,7%	1,0%	0,6%	0,7%	0,7%	0,8%	0,8%	2,0%	2,3%	3,0%	3,1%	2,7%	2,7%
VOLTERRA SA	3,5%	3,7%	2,9%	3,3%	3,4%	3,5%	4,0%	3,5%	3,3%	3,1%	2,4%	2,5%	2,4%
ASTILLAS EXPORTACIONES LTDA	3,4%	4,0%	3,8%	3,5%	3,8%	3,4%	3,0%	3,3%	2,9%	2,8%	3,0%	2,5%	2,3%
MASISA SA	2,1%	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	2,0%	2,0%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%
FORESTAL DEL SUR SA	2,4%	1,9%	2,5%	2,4%	2,2%	2,1%	1,6%	0,9%	1,2%	1,2%	1,7%	2,0%	1,8%
COMPANIA SIDERURGICA HUACHIPATO SA	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,8%	1,2%	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%
ANAGRA SA	1,1%	1,2%	1,2%	1,0%	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	1,0%	1,0%	1,0%	1,1%	1,2%
INDUSTRIAL BOSQUES CAUTIN SA	0,3%	0,6%	1,2%	1,7%	1,8%	1,4%	1,4%	0,9%	1,2%	1,5%	1,2%	1,4%	1,1%
AGRO COMERCIAL TERRAMAR CHILE LTDA	0,4%	0,4%	0,5%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,8%	0,8%	0,9%	1,0%	1,0%
FORESTAL LOS ANDES SA	1,7%	1,4%	1,3%	1,3%	1,4%	1,7%	2,2%	1,5%	1,9%	1,4%	0,8%	0,8%	0,0%
RESTO	24,9%	23,8%	25,2%	24,3%	24,9%	25,6%	25,3%	26,3%	26,3%	26,4%	25,9%	25,2%	26,6%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota 1: Se destacan en naranjo los usuarios relevantes en cada año móvil.
Nota 2: Ninguna de las empresas incluidas en "resto" representó más del 1,6% del total en ningún año móvil.

Tabla A-1.2 - Participación de importadores/exportadores en carga de SVTI, por año móvil (% del tonelaje total)

Importador-Exportador	1/16-12/16	4/16-3/17	7/16-6/17	10/16-9/17	1/17-12/17	4/17-3/18	7/17-6/18	10/17-9/18	1/18-12/18	4/18-3/19	7/18-6/19	10/18-9/19	1/19-12/19
ARAUCO	29,1%	28,0%	28,0%	29,7%	27,4%	28,6%	29,3%	28,5%	28,1%	29,1%	28,6%	28,2%	27,4%
CONSORCIO MADERERO SA	6,6%	7,2%	6,4%	7,6%	7,5%	6,8%	6,8%	5,7%	6,7%	6,7%	7,0%	7,3%	6,8%
COMPANIA SIDERURGICA HUACHIPATO SA	2,0%	2,1%	2,6%	2,6%	2,4%	2,2%	1,9%	2,3%	3,5%	4,7%	5,3%	5,7%	5,7%
CMPC	9,1%	8,8%	7,8%	6,5%	5,2%	4,9%	5,1%	5,3%	5,5%	5,4%	5,3%	5,1%	5,2%
UNKNOWN	1,0%	1,1%	0,6%	0,5%	0,6%	0,5%	0,6%	0,8%	1,1%	1,7%	2,1%	3,8%	4,3%
BIO BIO CEMENTOS SA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	2,3%	3,4%	3,6%	2,9%	2,9%
MASISA SA	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,0%	2,0%	2,1%	2,3%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,7%
NESTLE CHILE SA	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	1,0%	1,1%	1,3%	1,4%	1,5%	1,6%
BLUMAR SA	0,5%	0,5%	0,7%	0,7%	0,6%	0,8%	0,8%	1,0%	1,1%	1,3%	1,4%	1,4%	1,6%
ALEXIM CHILE SA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	1,4%	1,6%
CEMENTOS BIO BIO DEL SUR SA	0,6%	0,7%	1,6%	1,6%	3,8%	4,7%	5,6%	6,2%	4,1%	4,1%	2,5%	1,3%	1,5%
COMACO SA	19,8%	19,6%	18,6%	15,2%	16,1%	15,8%	13,7%	13,7%	13,7%	9,9%	9,2%	6,7%	1,4%
CAMANCHACA PESCA SUR SA	0,1%	0,1%	0,2%	0,5%	0,6%	0,6%	0,8%	0,8%	0,7%	0,8%	0,9%	1,0%	1,2%
KABSA SA	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	0,6%	0,7%	0,9%	1,0%	0,9%	0,9%	1,0%	1,1%
PAPELES BIO BIO SA	0,8%	0,8%	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	0,7%	0,7%	0,7%	0,9%	0,9%	1,0%	1,0%
RESTO	27,2%	27,9%	29,5%	30,8%	31,6%	30,7%	30,9%	30,1%	28,2%	27,5%	27,3%	29,4%	33,9%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota 1: Se destacan en naranjo los usuarios relevantes en cada año móvil.
Nota 2: Ninguna de las empresas incluidas en "resto" representó más del 1,4% del total en ningún año móvil.

Tabla A-1.3 - Participación de navieras en carga de puertos de uso público de la VIII Región, por año móvil (% del tonelaje total)

Naviera	1/16-12/16	4/16-3/17	7/16-6/17	10/16-9/17	1/17-12/17	4/17-3/18	7/17-6/18	10/17-9/18	1/18-12/18	4/18-3/19	7/18-6/19	10/18-9/19	1/19-12/19
MSC	16,3%	17,1%	17,8%	18,3%	18,9%	18,2%	18,0%	18,7%	18,6%	19,1%	19,5%	20,0%	20,6%
NYK+MOL+K LINE+ONE							20,4%	21,2%	19,1%	17,6%	17,1%	15,5%	13,6%
OTROS	7,6%	8,0%	8,6%	8,7%	8,7%	8,9%	9,3%	9,4%	10,8%	10,9%	12,3%	13,1%	13,0%
GRIEG STAR SHPG	1,2%	0,8%	1,4%	4,4%	6,6%	8,7%	10,7%	10,6%	10,5%	10,8%	9,9%	10,2%	10,5%
MAERSK+HSUD					12,1%	13,1%	13,2%	12,7%	11,9%	11,5%	10,7%	10,5%	10,2%
NYK	10,7%	10,7%	10,4%	11,8%	12,6%	12,0%							
HAPAG-LLOY+CSAV	4,3%	4,3%	4,2%	4,1%	4,0%	4,0%	4,2%	4,5%	5,0%	5,3%	5,7%	6,1%	6,4%
MAERSK	9,8%	8,7%	8,3%	8,1%	7,4%	8,1%							
ONE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							
B&M AG MARITIMA	6,9%	7,0%	7,9%	7,1%	5,7%	5,3%	4,4%	3,7%	4,3%	5,1%	5,0%	5,3%	5,3%
HSUD	3,1%	3,3%	3,5%	4,0%	4,7%	5,0%							
ULTRAMAR	1,2%	1,9%	2,2%	2,4%	2,7%	2,2%	2,3%	2,2%	1,8%	2,2%	2,5%	2,7%	3,1%
COSCO	0,5%	0,6%	0,7%	0,7%	0,8%	0,8%	1,0%	1,4%	1,8%	2,3%	2,6%	2,8%	3,2%
SEALAND	2,0%	1,8%	1,6%	1,4%	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,3%	1,2%	1,2%	1,4%	1,5%
EVERGREEN	1,1%	1,1%	1,0%	0,8%	0,8%	0,8%	1,2%	1,3%	1,4%	1,4%	1,1%	1,2%	1,1%
CMA-CGM	0,5%	0,4%	0,4%	0,5%	0,5%	0,6%	0,7%	0,8%	0,8%	0,8%	0,9%	0,9%	1,0%
GEARBULK	10,6%	10,8%	9,2%	6,8%	3,7%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
RESTO	24,3%	23,4%	22,8%	20,9%	9,4%	9,5%	13,1%	12,0%	12,6%	11,7%	11,6%	10,3%	10,5%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota 1: Se destacan en naranjo los usuarios relevantes en cada año móvil.
Nota 2: Ninguna de las empresas incluidas en "resto" representó más del 6,5% del total en ningún año móvil.
Nota 3: NYK, MOL y K Line tienen un joint venture llamado "ONE" desde abril de 2018; se consideran en conjunto desde el año móvil 7/17-6/18 en adelante.
Nota 4: Maersk y Hamburg Sud se fusionaron en diciembre de 2017, pero mantienen marcas aparte. Se consideran en conjunto desde el año móvil 1/17-12/17 en adelante.

Tabla A-1.4 - Participación de navieras en carga de SVTI, por año móvil (% del tonelaje total)

Naviera	1/16-12/16	4/16-3/17	7/16-6/17	10/16-9/17	1/17-12/17	4/17-3/18	7/17-6/18	10/17-9/18	1/18-12/18	4/18-3/19	7/18-6/19	10/18-9/19	1/19-12/19
MAERSK+HSUD					45,3%	47,2%	50,2%	50,8%	50,0%	51,5%	51,6%	52,7%	56,1%
MAERSK	38,7%	36,5%	36,2%	36,6%									
HSUD	8,5%	8,9%	9,1%	10,6%									
HAPAG-LLOYD+CSAV	8,1%	8,9%	9,1%	9,5%	9,4%	9,0%	9,5%	10,0%	10,7%	11,4%	11,6%	11,9%	12,7%
NYK+MOL+K LINE+ONE							15,3%	16,5%	15,1%	11,4%	12,1%	9,7%	8,2%
SEALAND	6,6%	6,4%	6,2%	5,9%	6,0%	6,2%	6,1%	6,0%	5,7%	5,4%	5,6%	6,8%	8,0%
NYK	9,1%	8,6%	6,8%	9,4%	10,4%	9,3%							
OTROS	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	1,4%	2,3%	2,5%	5,5%	4,8%	5,6%	7,2%	5,7%
TMRS	0,6%	0,9%	1,5%	1,7%	1,4%	1,3%	0,8%	1,0%	2,0%	2,4%	2,8%	3,1%	3,5%
B&M AG MARITIMA	0,0%	0,0%	0,9%	1,6%	2,5%	2,3%	2,3%	3,6%	4,2%	6,6%	6,1%	4,3%	2,9%
ULTRAMAR	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,5%	0,7%	0,9%	1,0%
CMA-CGM	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,4%	0,7%	1,0%	1,2%	1,4%	1,5%	1,5%	1,1%	0,8%
WILSON SONS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%
MSC	1,2%	1,4%	1,4%	1,4%	1,5%	1,5%	1,3%	1,0%	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,4%
ONE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%							
MOL	6,2%	9,0%	9,3%	5,4%	6,6%	4,9%							
HACHIUMA	2,1%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,1%	3,2%	2,2%	2,1%	2,3%	1,2%	1,3%	0,0%
RESTO	18,3%	16,7%	17,0%	15,0%	13,8%	14,0%	8,0%	5,2%	2,8%	1,3%	0,6%	0,1%	0,1%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota 1: Se destacan en naranjo los usuarios relevantes en cada año móvil.
Nota 2: Ninguna de las empresas incluidas en "resto" representó más del 7,0% del total en ningún año móvil.
Nota 3: NYK, MOL y K Line tienen un joint venture llamado "ONE" desde abril de 2018; se consideran en conjunto desde el año móvil 7/17-6/18 en adelante.
Nota 4: Maersk y Hamburg Sud se fusionaron en diciembre de 2017, pero mantienen marcas aparte. Se consideran en conjunto desde el año móvil 1/17-12/17 en adelante.

Tabla A-1.5 - Participación de agencias de naves en carga de puertos de uso público de la VIII Región, por año móvil (% del tonelaje total)

Agencia	1/16-12/16	4/16-3/17	7/16-6/17	10/16-9/17	1/17-12/17	4/17-3/18	7/17-6/18	10/17-9/18	1/18-12/18	4/18-3/19	7/18-6/19	10/18-9/19	1/19-12/19
ULTRAMAR	22,7%	23,9%	23,2%	22,7%	22,1%	20,2%	21,5%	24,3%	25,6%	27,4%	27,3%	26,0%	25,5%
AGUNSA	20,7%	19,8%	19,0%	17,2%	16,0%	17,5%	19,5%	19,3%	21,7%	21,2%	21,0%	21,4%	20,3%
MSC	17,3%	18,1%	18,6%	18,8%	19,0%	18,2%	18,1%	18,5%	18,7%	18,9%	18,8%	19,5%	20,0%
TAYLOR	11,7%	10,6%	10,7%	11,3%	11,8%	13,3%	14,1%	14,7%	14,4%	14,6%	15,2%	14,6%	15,5%
B&M	11,1%	10,7%	11,3%	10,3%	9,9%	9,7%	8,1%	8,2%	8,1%	8,9%	8,6%	8,3%	8,1%
SOMARCO	0,4%	0,7%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,7%	2,5%	3,3%	4,2%	4,6%	5,1%	5,5%
MTA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	1,0%	2,1%	2,6%
MARVAL	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,9%	1,3%	1,3%	1,4%	1,0%	0,9%	1,3%	1,0%	1,0%
INCHCAPE	0,5%	0,5%	1,1%	1,5%	1,6%	1,9%	1,5%	1,6%	1,0%	1,1%	0,9%	0,9%	0,9%
AGENTAL	2,4%	2,4%	2,3%	2,3%	2,1%	2,1%	2,5%	2,1%	2,5%	2,2%	1,4%	1,2%	0,6%
NYK	11,2%	11,4%	11,3%	13,2%	14,7%	14,5%	11,4%	7,2%	3,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
BROOM	0,4%	0,3%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
SAAM	1,6%	1,6%	1,5%	1,1%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
S/I	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota: Se destacan en naranjo los usuarios relevantes en cada año móvil.

Tabla A-1.6 - Participación de agencias de naves en carga de SVTI, por año móvil (% del tonelaje total)

Agencia	1/16-12/16	4/16-3/17	7/16-6/17	10/16-9/17	1/17-12/17	4/17-3/18	7/17-6/18	10/17-9/18	1/18-12/18	4/18-3/19	7/18-6/19	10/18-9/19	1/19-12/19
TAYLOR	46,9%	44,6%	44,7%	46,4%	43,4%	45,7%	48,2%	50,9%	53,5%	58,1%	61,8%	65,1%	71,3%
ULTRAMAR	23,0%	24,5%	23,1%	18,9%	20,2%	17,8%	17,9%	21,8%	25,1%	26,4%	26,2%	23,4%	19,4%
AGUNSA	18,8%	19,7%	21,3%	19,8%	18,1%	20,0%	19,0%	14,5%	11,3%	5,5%	3,8%	5,4%	6,3%
B&M	0,2%	0,0%	0,9%	1,6%	3,8%	3,4%	3,4%	4,8%	4,2%	6,6%	6,1%	4,3%	3,0%
AGENTAL	2,1%	2,2%	2,5%	2,5%	2,5%	2,3%	3,2%	2,2%	2,1%	2,3%	1,2%	1,3%	0,0%
SOMARCO	0,2%	0,6%	1,1%	1,5%	1,6%	1,6%	1,3%	1,4%	1,6%	1,1%	1,0%	0,6%	0,0%
NYK	8,9%	8,4%	6,5%	9,2%	10,4%	9,3%	7,0%	4,5%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
S/I	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.
Nota: Se destacan en naranjo los usuarios relevantes en cada año móvil.

Anexo 2
Tabla A-2
Decisiones de los órganos de competencia y restricciones estructurales aplicables a los conceionarios de frentes de atraque estatales a nivel nacional

Dictamen, Resolución o Informe aplicable	Puerto o Frente de Atraque Estatal	Restricción Horizontal	Restricción Vertical
Dictamen 1045/98	Frente de Atraque Nº 1 de Valparaíso (TPS)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
Dictamen 1045/98, modificado mediante Resolución 11/2006	Frente de Atraque Molo Sur de San Antonio (STI)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	**Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión.**
Dictamen 1045/98	Terminal Norte del Puerto de San Antonio o Sitio 8 (Puerto Panul S.A.)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
Dictamen 1045/98	Frente de Atraque del Puerto de San Vicente (SVTI)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
N/D	Frente de Atraque Nº 2 del Puerto de Iquique (ITI)		
Dictamen 1209/02, modificado mediante Informe 14/2019	Frente de Atraque Nº 2 del Puerto de Antofagasta (ATI)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 65% de la concesión.
Dictamen 1268/03	Frente de Atraque del Puerto de Talcahuano (TTP)	**Sin restricción**	**Sin restricción**
Dictamen 1280/04	Frente de Atraque del Puerto de Arica -con excepción del sitio 7- (TPA)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
Informe 3/2009	Sitio 9 del Puerto de San Antonio **(no concesionado)**	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región **que movilicen carga a granel**	Usuarios relevantes **(que movilicen carga a granel)** pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
Informe 4/2009	Frente de Atraque del Puerto de Coquimbo (EPC)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
Informe 5/2009 e Informe 8/2012	Espigón del Puerto de Valparaíso (TCVAL)	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región (a menos que la mejor oferta sea de un incumbente y ningún entrante pueda igualarla)	**Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión.**
Informe 6/2009	Frente Costanera del Puerto de San Antonio (Puerto Central S.A.)	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región	**Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión.**
Informe 9/2013 (en proceso de modificación)	Puerto de Puerto Montt **(no concesionado)**	Máximo **30%** de participación en puertos públicos o privados de la región.	**Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión.**
Informe 10/2014	Frente de Atraque Nº 1 del Puerto de Iquique **(no concesionado)**	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión. **Se considera usuario relevante también a navieras que movilizan un**

Dictamen, Resolución o Informe aplicable	Puerto o Frente de Atraque Estatal	Restricción Horizontal	Restricción Vertical
			10% de la carga a nivel nacional
Informe 11/2014 (en proceso de modificación)	Frente de Atraque Nº 1 del Puerto de Antofagasta **(no concesionado)**	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región (a menos que la mejor oferta sea de un incumbente y ningún entrante pueda igualarla)	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión. **Se considera usuario relevante también a navieras que movilizan un 10% de la carga general a nivel nacional**
Informe 18/2020	Terminal Mar del Puerto a Gran Escala de San Antonio **(no concesionado)**	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región **que movilicen carga en contenedores**	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión. **Se considera usuario relevante también a navieras que movilizan un 10% de la carga general a nivel nacional. Se prohíbe absolutamente integración con el ferrocarril**
	Adicionalmente, no están concesionados el Puerto de Chacabuco (operado por Empresa Portuaria Chacabuco), ni los muelles que forman parte de Puerto Austral (administrados por Empresa Portuaria Austral).		

Fuente: Elaboración propia en base a Dictámenes de la Comisión Preventiva Central, Resoluciones e Informes del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.