



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Resolución

Número:

Referencia: EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC - CONC. 1381/1762

VISTO los Expedientes Nros. EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC, EX-2020-69107454- - APN-DR#CNDC, y

CONSIDERANDO:

Que en las operaciones de concentración económica en las que intervengan empresas cuya envergadura determine que deban realizar la notificación prevista en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156 y en el Artículo 9° de la Ley N° 27.442, procede su presentación y tramitación por los obligados ante la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, en virtud de lo dispuesto y por la integración armónica de los Artículos 6° a 16 y 58 de la Ley N° 25.156 y de los Artículos 7° a 17 y 80 de la Ley N° 27.442.

Que la operación de concentración económica notificada el día 21 de octubre de 2016, consiste en la conformación de la firma MADERO AMARRES S.A., de un joint venture focalizado en la prestación de servicios de remolque de buques que arriben a puertos y/o terminales.

Que, producto de dicha operación, la firma MADERO AMARRES S.A. sería controlada en forma conjunta por las firmas SVITZER LATIN AMERICAS B.V. y MERIDIAN MARITIME S.A.

Que, las tenencias accionarias en la entidad que opera el joint venture se repartieron de la siguiente manera: la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V. sería la titular indirecta del OCHENTA POR CIENTO (80 %) de las acciones que constituyen el capital social de la firma MADERO AMARRES S.A., mientras que a la firma MERIDIAN MARITIME S.A. le correspondería el VEINTE POR CIENTO (20 %) restante de los instrumentos de capital emitidos por el joint venture.

Que, cabe mencionar que, a pesar de que la participación accionaria de las firmas SVITZER LATIN AMERICAS B.V. y MERIDIAN MARITIME S.A. en MADERO AMARRES S.A. no era equivalente, en los instrumentos que implementaron la transacción fueron estipuladas ciertas facultades y derechos a favor de la firma MERIDIAN

MARITIME S.A., las cuales le otorgaban el control conjunto sobre el joint venture.

Que, el día 4 de agosto de 2020, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA recibió una segunda notificación relativa a la firma MADERO AMARRES S.A., consistente en la adquisición de control exclusivo indirecto sobre esta firma por parte de la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V.

Que esta segunda operación se implementó mediante la compra de acciones representativas del VEINTE POR CIENTO (20 %) de la firma MADERO AMARRES S.A. por parte de la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V., cuya titularidad, correspondía a la firma MERIDIAN MARITIME S.A.; en simultáneo, las partes suscribieron un acuerdo de terminación mediante el cual dejaron sin efecto el contrato de joint venture relativo a MADERO AMARRES S.A.

Que, esta segunda operación puso fin al esquema de control de forma conjunta que existía entre las firmas MERIDIAN MARITIME S.A. y SVITZER LATIN AMERICAS B.V. con respecto a la firma MADERO AMARRES S.A., pasando esta última a ser controlada en forma exclusiva por la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V.

Que, el día 14 de octubre de 2016, tuvo lugar el cierre de la primera transacción, mientras que el día 28 de julio de 2020, tuvo lugar el cierre de la segunda, siendo notificadas dichas operaciones en tiempo y forma.

Que, con respecto a la primera operación notificada, de acuerdo a las actividades económicas de las empresas afectadas, se identifican efectos verticales que se producen fundamentalmente entre el servicio de remolque que provee la firma MADERO AMARRES S.A. (aguas arriba) y el servicio de transporte marítimo de contenedores provisto por el Grupo MØLLER-MÆRSK, a través de su servicio de agenciamiento de transporte de contenedores (aguas abajo).

Que, de acuerdo a lo analizado por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, no se observa que los efectos verticales de la operación notificada generen preocupación desde el punto de vista de la competencia.

Que, en cuanto a la segunda operación notificada, esta implica el retiro del Grupo MERIDIAN de las ofertas de remolque maniobra y, una desintegración vertical entre la oferta de este servicio y el de agenciamiento marítimo por parte de esas empresas, mientras que en el caso de la consolidación de la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V. como controlante exclusiva de la firma MADERO AMARRES S.A., en la medida en que implica un cambio en la modalidad de control sobre la firma objeto, no se alteran las relaciones económicas preexistentes a la operación en los mercados verticalmente relacionados que han sido analizados por la citada Comisión Nacional.

Que, como resultado de dicha operación, el nivel de concentración no se verá alterado en ninguno de los mercados donde operan las empresas involucradas.

Que, durante la tramitación de las presentes actuaciones, entró en vigencia la nueva Ley de Defensa de la Competencia N° 27.442 y su Decreto Reglamentario N° 480 de fecha 23 de mayo de 2018 derogando la Ley N° 25.156 que hasta entonces había regulado el ámbito de aplicación en la materia.

Que, conforme a lo estipulado en el Artículo 81 del Decreto N° 480/18, el cual reglamenta la Ley N° 27.442 de Defensa de la Competencia, se aplica a la primera operación las disposiciones de la Ley N° 25.156 y su normativa complementaria.

Que, en ese sentido, las firmas SVITZER LATIN AMERICAS B.V. y MERIDIAN MARITIME S.A. notificaron en tiempo y forma la primera operación de concentración económica, conforme a lo previsto en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

Que, asimismo, cabe consignar que la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V. notificó también en tiempo y forma la segunda operación de concentración económica, conforme a lo previsto en los Artículos 9° y 84 de la Ley N° 27.442, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

Que la primera operación notificada constituye una concentración económica en los términos de los incisos c) y d) del Artículo 6° de la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

Que la segunda operación notificada constituye una concentración económica en los términos de los incisos c) y d) del Artículo 7° de la Ley N° 27.442 de Defensa de la Competencia.

Que la obligación de efectuar la notificación de la primera operación obedece a que el volumen de negocios de las empresas afectadas supera los PESOS DOSCIENTOS MILLONES (\$ 200.000.000), por encima del umbral establecido en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, y no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

Que la obligación de efectuar la notificación de la segunda operación obedece a que el volumen de negocios de las firmas afectadas supera la suma correspondiente a CIEN MILLONES (100.000.000) de unidades móviles, monto que, al momento del cierre de la operación, equivalía a PESOS CUATRO MIL SESENTA Y UN MILLONES (\$ 4.061.000.000), lo cual se encuentra por encima del umbral establecido en el Artículo 9° de la Ley N° 27.442, y la transacción no resulta alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

Que, el día 30 de septiembre de 2020, en virtud de lo dispuesto por la Resolución N° 231 de fecha 14 de agosto de 2020 de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO y a instancia de las partes notificantes, el expediente en el que las partes notificaron la primera operación pasó a tramitar mediante el Expediente N° EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC, caratulado: “SVITZER LATIN AMERICAS B.V. Y MERIDIAN MARITIME S.A. S/ NOTIFICACION ART. 8 LEY 25156”.

Que, el día 19 de octubre de 2020, atento a la conexidad existente entre la segunda operación de concentración económica, notificada en el Expediente N° EX-2020-69107454- -APN-DR#CNDC (CONC. 1762), y la primera operación de concentración económica, notificada en el Expediente N° EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC (CONC. 1381), la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA ordenó la acumulación del expediente de la segunda operación al Expediente N° EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC, caratulado: “SVITZER LATIN AMERICAS B.V. Y MERIDIAN MARITIME S.A. S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 LEY 25156”.

Que, el día 28 de octubre de 2020, tras analizar la presentación efectuada el 4 de agosto de 2020, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA consideró que la información presentada se hallaba incompleta, formulando observaciones al Formulario F1.

Que, en dicho marco, se les hizo saber a las partes notificantes que, el plazo previsto en el Artículo 13 de la Ley N° 25.156 y el Artículo 14 de la Ley N° 27.442 no comenzaría a correr hasta tanto no dieran cumplimiento a lo solicitado.

Que, con fecha 26 de marzo de 2021, las partes notificantes dieron respuesta a lo solicitado, y se tuvo por completo el Formulario F1 acompañado.

Que el plazo estipulado en el Artículo 14 de la Ley N° 27.442 comenzó a correr el día hábil posterior al día 26 de marzo de 2021.

Que, de acuerdo a lo expuesto precedentemente, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluyó que las operaciones de concentración económica notificadas no infringen el Artículo 7° de la Ley N° 25.156 ni el Artículo 8° de la Ley N° 27.442, al no restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar un perjuicio al interés económico general.

Que, en consecuencia, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, emitió el Dictamen de fecha 28 de mayo de 2021, correspondiente a las “CONC. 1381/1762”, en el cual recomendó a la señora Secretaria de Comercio Interior autorizar la operación notificada el día 21 de octubre de 2016, consistente en la adquisición del control conjunto indirecto sobre la firma MADERO AMARRES S.A. por parte de la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V., en virtud de lo establecido en el inciso a) del Artículo 13 de la Ley N° 25.156 y autorizar la operación notificada el día 4 de agosto de 2020, consistente en la adquisición de control exclusivo indirecto sobre la firma MADERO AMARRES S.A. por parte de la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V., en virtud de lo establecido en el inciso a) del Artículo 14 de la Ley N° 27.442.

Que la suscripta comparte los términos del mencionado dictamen, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, considerándolo parte integrante de la presente resolución.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en virtud de lo establecido en el Artículos 14 de la Ley N° 27.442, los Artículos 5° y 81 del Decreto N° 480 de fecha 23 de mayo de 2018 y el Decreto N° 50 de fecha 19 de diciembre de 2019 y sus modificatorios.

Por ello,

LA SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Autorízase la operación notificada el día 21 de octubre de 2016, consistente en la adquisición del control conjunto indirecto sobre la firma MADERO AMARRES S.A. por parte de la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V., en virtud de lo establecido en el inciso a) del Artículo 13 de la Ley N° 25.156.

ARTÍCULO 2°.- Autorízase la operación notificada el día 4 de agosto de 2020, consistente en la adquisición de control exclusivo indirecto sobre la firma MADERO AMARRES S.A. por parte de la firma SVITZER LATIN AMERICAS B.V., en virtud de lo establecido en el inciso a) Artículo 14 de la Ley N° 27.442.

ARTÍCULO 3°.- Considérase al Dictamen de fecha 28 de mayo de 2021, correspondiente a las “CONC. 1381/1762”, emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE

DESARROLLO PRODUCTIVO identificado como Anexo IF-2021-47695720-APN-CNDC#MDP, parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 4°.- Notifíquese a las firmas interesadas.

ARTÍCULO 5°.- Comuníquese y archívese.

Digitally signed by ESPAÑOL Paula Irene
Date: 2021.06.02 17:38:21 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by Gestion Documental
Electronica
Date: 2021.06.02 17:38:23 -03:00



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Dictamen firma conjunta

Número:

Referencia: Concs. 1381 & 1762 - Dictamen - Art. 13, inc. (a), Ley Nro. 25.156 y Art. 14, inc. (a), Ley Nro. 27.442

SEÑORA SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR

Elevamos para su consideración el presente dictamen, referido a las operaciones de concentración económica que tramitan bajo el expediente EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC del Registro del Ministerio de Desarrollo Productivo, caratulado: “**SVITZER LATIN AMERICAS B.V. Y MERIDIAN MARITIME S.A. S/NOTIFICACION ART. 8 LEY 25156**”, y su acumulado expediente EX-2020-69107454- -APN-DR#CNDC, caratulado: “**CONC. 1762 - SVITZER LATIN AMERICAS, B.V. Y MERIDIAN MARITIME S.A. S/NOTIFICACIÓN ART. 9 DE LA LEY N° 27.442.**”

I. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES.

1. El día 21 de octubre de 2016, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (en adelante, “CNDC”) recibió la notificación de una operación de concentración económica consistente en la conformación de MADERO AMARRES S.A. (en adelante, “MADERO AMARRES”), un *joint venture* focalizado en la prestación de servicios de remolque de buques que arriben a puertos y/o terminales.
2. Producto de esta operación, MADERO AMARRES sería controlada en forma conjunta por SVITZER A/S (en adelante, “SVITZER”) y MERIDIAN MARITIME S.A. (en adelante, “MERIDIAN”).
3. Las tenencias accionarias en la entidad que opera el *joint venture* se repartieron de la siguiente manera: SVITZER sería la titular indirecta del 80% de las acciones que constituyen el capital social de MADERO AMARRES, mientras que a MERIDIAN le correspondería el 20% restante de los instrumentos de capital emitidos por el *joint venture*.
4. Cabe mencionar que, a pesar de que la participación accionaria de SVITZER y MERIDIAN en MADERO AMARRES no era equivalente, en los instrumentos que implementaron la transacción fueron estipuladas ciertas facultades y derechos a favor de MERIDIAN, las cuales le otorgaban el control conjunto sobre el *joint venture*.
5. El día 4 de agosto de 2020, esta CNDC recibió una segunda notificación relativa a MADERO AMARRES, consistente en la adquisición de control exclusivo indirecto sobre esta firma por parte de SVITZER.
6. Esta segunda operación se implementó mediante la compra de acciones representativas del 20% de MADERO

AMARRES por parte de SVITZER —cuya titularidad, recordemos, correspondía MERIDIAN—; en simultáneo, las partes suscribieron un acuerdo de terminación mediante el cual dejaron sin efecto el contrato de *joint venture* relativo a MADERO AMARRES.

7. La segunda operación puso fin al esquema de control de forma conjunta que existía entre MERIDIAN y SVITZER con respecto a MADERO AMARRES, pasando esta última firma a ser controlada en forma exclusiva por SVITZER.

8. Alrededor de SVITZER se articula la división de servicios de remolque de A.P. MØLLER-MÆRSK GROUP (en adelante, “MØLLER-MÆRSK”), una compañía global danesa de transporte y logística integrada.

9. Las principales líneas de negocio de este grupo empresarial son el transporte oceánico, la operación de terminales de contenedores, puertos y depósitos, y los servicios de logística.

10. En la Argentina, MØLLER-MÆRSK es la controlante de TERMINAL 4 S.A., que opera una terminal del Puerto de Buenos Aires; TERMINAL BUENOS AIRES S.A. (TERBASA), que opera una terminal de granos¹; MAERSK LOGISTICS & SERVICES ARGENTINA S.A., que presta servicios de administración y desarrollo de suministros en cadena; INLAND SERVICES ARGENTINA S.A., que opera depósitos interiores y brinda servicios conexos (e.g., limpieza, almacenamiento y monitoreo de contenedores); y MAERSK LINE ARGENTINA S.A., que es agente de «Maersk Line» en el país.

11. Asimismo, las siguientes subsidiarias constituidas en el exterior operaron en el país: ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA. (en adelante, “ALIANZA”), brindando servicios de cabotaje; HAMBURG SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSCIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT APS & CO KG (en adelante, “HAMBURG SUD”) —que cuenta con una sucursal en el país—, dedicada al transporte de contenedores y *a granel*; MAERSK CONTAINER INDUSTRY A/S, dedicada a la fabricación y venta de contenedores refrigerados; y MAERSK A/S, una compañía que provee servicios de envío de contenedores a aguas profundas.²

12. Por el lado de MERIDIAN, se trata de una empresa controlada por la familia Samarin, la cual controla un grupo de empresas dedicadas al agenciamiento marítimo para transporte *a granel* de líquidos y sólidos —a través de la propia MERIDIAN y también de la firma MARITIMA MERIDIAN S.A.— y a prestar el servicio de remolque de salvamento, emergencias y transporte a través de la firma LOGÍSTICA Y SERVICIOS MARÍTIMOS S.A.

13. En cuanto al objeto de la operación notificada —MADERO AMARRES—, se trata de una empresa que presta servicios de remolque de buques que arriben a puertos y/o terminales. Estos servicios son actualmente ofrecidos en los puertos de Bahía Blanca, Buenos Aires y en distintos puertos del Río Paraná (*upriver*).

14. El cierre de la primera transacción tuvo lugar el día 14 de octubre de 2016. Dicha operación se notificó en tiempo y forma.

15. El cierre de la segunda transacción tuvo lugar el día 28 de julio de 2020. Dicha operación se notificó también en tiempo y forma.

II. EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN NOTIFICADA.

II.1. Operación del 21 de octubre de 2016.

II.1.1. Naturaleza de la operación.

16. De acuerdo a lo previamente expuesto, la primera operación notificada consistió en la conformación de un *joint venture* —a ser administrado a través de MADERO AMARRES— entre SVITZER y MERIDIAN.

17. SVITZER realizó un aporte de capital para la compra de 9 remolcadores y tecnología para su uso, y MERIDIAN también realizó un aporte de capital proporcional y sus conocimientos de la operativa en Argentina.

18. Producto de esta primera operación, MADERO AMARRES quedaría controlado de forma conjunta por SVITZER y MERIDIAN.

19. MADERO AMARRES tiene por objetivo central la provisión de servicios de remolque maniobra (portuario) a embarcaciones gaseras que operan en los puertos de Escobar y Bahía Blanca.

20. Ahora bien, y aún cuando la finalidad de la operación bajo análisis era la de prestar servicios solamente en dichas terminales al amparo de una Licitación (Concursos Públicos Nros. GNL 03 y 04/2016) adjudicada por INTEGRACIÓN ENERGÉTICA ARGENTINA S.A. (en adelante, "IEASA"), nada impediría al *joint venture* operar servicios de remolque maniobra en otros puertos y terminales portuarias del país, tal como se verá mas adelante.

21. A continuación, se describen las actividades de las empresas afectadas:

Tabla N.º 1: Comparación de las actividades de las empresas afectadas en Argentina

Grupo MERIDIAN	
Logística y Servicios Marítimos S.A.	Remolque de salvamento, emergencias y transporte
Marítima Meridian S.A.	Servicio de agenciamiento marítimo en graneles líquidos y sólidos
Grupo MØLLER-MÆRSK	
Svizter Latin America B.V.	Sociedad <i>holding</i> a través de la cual se administra la participación accionaria de MØLLER-MÆRSK en MADERO AMARRES.
Terminal 4 S.A.	Operación de terminal de contenedores en el Puerto de Buenos Aires. ³
Inland Services Arg. S.A.	Depósitos fiscales portuarios en el Puerto de Buenos Aires y <i>freight forwarding</i> (operadores de carga).

«Maersk Line»	Unidad de negocio global del grupo MØLLER-MÆRSK dedicada transporte marítimo de contenedores.
Maersk Line Argentina S.A.	Agente marítimo de «Maersk Line» en Argentina (agencia marítima que representa los servicios de transporte marítimo de contenedores de «Maersk Line» ⁴).
Maersk Logistics & Services Argentina S.A.	Servicios de administración y desarrollo de suministros en cadena
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft APS & CO KG (Sucursal Argentina)	Transporte marítimo de contenedores y graneles
Empresa Objeto	
Madero Amarres S.A.	Remolque maniobra portuario

Fuente: CNDC sobre información aportada por las partes en el presente expediente.

22. De acuerdo a las actividades económicas expuestas en la Tabla N.º 1, se identifican efectos verticales que se producen fundamentalmente entre el servicio de remolque que provee MADERO AMARRES (aguas arriba) y el servicio de transporte marítimo de contenedores provisto por el Grupo MØLLER-MÆRSK, a través de su servicio de agenciamiento de transporte de contenedores (aguas abajo).

23. Asimismo, se realizará un análisis de los efectos verticales que se producirían entre las actividades de remolque maniobra que desarrolla MADERO AMARRES (aguas arriba) y las de agenciamiento de transporte marítimo *a granel* que desempeña MARÍTIMA MERIDIAN S.A. (aguas abajo); en este último caso, el retiro de MERIDIAN del *joint venture* controlante de MADERO AMARRES —de aprobarse la segunda operación notificada— haría que el control sobre MADERO AMARRES recaiga exclusivamente en el grupo MØLLER-MÆRSK —a través de SVITZER—, haciendo desaparecer este efecto vertical.

II.1.2. Mercados de producto.

II.1.2.1. Servicios de remolque.

24. El servicio de remolque, provisto por buques especializados, se presta a buques o artefactos navales para mejorar su desplazamiento en un curso de agua y para asistir en operaciones de amarre, desamarre, emergencias, etc., con el objeto de que el remolcado no genere daños a sí mismo, a equipos costeros o al medio ambiente.

25. Según la oferta, pueden distinguirse tres tipos de servicios de remolque: (i) el servicio de remolque maniobra (portuario) que incluye tareas de asistencia, atraque y desatraque, salvamento y emergencia; (ii) el servicio de remolque transporte, que incluye el remolque de “empuje” para transporte de barcasas y otros artefactos navales; y (iii) los servicios de remolque *off shore* de salvamento y asistencia a plataformas marítimas y otros. En el primer caso, los buques remolcadores requieren mayor versatilidad, mientras que en el segundo y tercero, requieren mayor potencia.

26. Desde el lado de la demanda, los servicios de remolque transporte y de asistencia *off shore* no son sustitutos del servicio de remolque maniobra portuario. Sin que ello implique una definición taxativa de mercado relevante, se analizarán los efectos de la operación en este segmento más restringido que es el remolque maniobra portuario.⁵

27. Al momento de cierre de la operación notificada, el Grupo MERIDIAN —a través de su vinculada LOGÍSTICA Y SERVICIOS MARÍTIMOS S.A.— solo contaba con un remolcador tipo *supply* (remolque transporte y salvatajes), mientras que el Grupo MØLLER-MÆRSK no operaba servicios de remolque en Argentina.

II.1.2.2. Servicios de agenciamiento marítimo (transporte de contenedores y carga a granel).

28. El agenciamiento, sea este a un transportista marítimo (de contenedores o de graneles) o a un transportista fluvial, es un servicio que se brinda a una empresa de transporte por agua para atender al buque (o tren de barcasas) en los puertos de carga y descarga.

29. La agencia realiza las gestiones ante los organismos competentes (Aduana, Migraciones, Prefectura Naval Argentina, Puerto), contrata los servicios de aprovisionamiento de vituallas para la tripulación (rancho), negocia por cuenta y orden del transportista (la línea marítima) los fletes o tarifas del servicio principal, coordina el embarque o el desembarque con el puerto o la terminal portuaria, contrata los servicios de practicaaje, pilotaje y remolque.

30. La característica esencial y común a todas las agencias es que actúan en representación del armador (línea naviera). No obstante, existe una diferenciación asociada al hecho de que las agencias que operan con líneas marítimas que transportan contenedores ejercen respecto de estas últimas una representación exclusiva y no transitoria, mientras que las líneas marítimas que prestan servicios de transporte *a granel* no designan agencias marítimas en forma exclusiva, sino que lo hacen, por lo general, según los puertos de arribo de carga o descarga.

31. Por otro lado según antecedentes de esta CNDC, solo el servicio de transporte marítimo de contenedores es un mercado relevante en sí mismo, quedando los otros tipos de transporte por agua sin definición taxativa de mercado.⁶

II.1.3. Mercado geográfico.

32. Respecto de los servicios de remolque maniobra se analizarán los efectos de la concentración a nivel de los *hinterland* portuarios de Escobar (comprende a este, al de Buenos Aires, Zárate, Campana y hasta el de La Plata) y Bahía Blanca (puertos de Ing. White y Necochea-Quequen) en los que MADERO AMARRES operaba por la Licitación de IEASA (ex ENARSA). En el primer caso, además, se evaluarán los efectos de la presente operación específicamente dentro del puerto de Buenos Aires donde la empresa objeto (hoy denominada SVITZER SA) ha reorientado sus actividades luego de la finalización de la mencionada licitación.

33. El primero de los *hinterlands* mencionados coincide además con el *hinterland* del puerto de Buenos Aires, que concentra la mayor parte del movimiento de líneas marítimas de contenedores en el país. A su vez, dado que las líneas marítimas de contenedores del grupo MØLLER-MÆRSK («Maersk Line» y HAMBURG SUD) desarrollan sus actividades en el propio puerto de Buenos Aires, también en este caso se considerará ese ámbito de alcance más restringido para evaluar los efectos de la operación en el mercado aguas abajo de transporte marítimo de contenedores.

34. Respecto de las agencias marítimas, dentro del *hinterland* del puerto de Buenos Aires operan aquellas que ofrecen sus servicios a las líneas marítimas de contenedores, mientras que en el caso de las actividades de agenciamiento marítimo

para líneas marítimas de graneles (sólidos, líquidos y gaseosos) donde opera MARITIMA MERIDIAN S.A. el alcance geográfico en general excede los *hinterlands* mencionados debido a que es frecuente entre las agencias de mayores dimensiones tener su sede central en un puerto y delegaciones en otros fuera de su *hinterland*.⁷

II.1.4. Efectos verticales.

35. El análisis del primer efecto vertical apunta a determinar si existe la posibilidad de cierre del mercado aguas arriba en el que vino operando MADERO AMARRES (ahora SVITZER ARGENTINA) desde la notificación de la primera operación hasta el presente, eliminando a competidores existentes (agencias y líneas marítimas de contenedores) o posibles entrantes que demanden el servicio de remolque maniobra.

36. En forma complementaria, como parte del mismo efecto de integración de MADERO AMARRES con las actividades de agenciamiento marítimo y transporte marítimo de contenedores del grupo MØLLER-MÆRSK, también es necesario evaluar la posibilidad de cierre de mercado aguas abajo, que consistiría en el eventual retiro del grupo adquirente como demandante del servicio de remolque maniobra producto de su integración, de forma tal que pudiera comprometer la permanencia en el mercado de los competidores de MADERO AMARRES por reducción de la demanda de sus servicios (cierre de mercado).

37. La participación de MADERO AMARRES aguas arriba en el mercado de remolque maniobra, restringido al *hinterland* portuario de Escobar (incluye el Puerto de Buenos Aires, Campana y La Plata) en diciembre de 2016 era de un 16,7 %, y resultaba nula (0%) en el Puerto de Buenos Aires, donde el Grupo MØLLER-MÆRSK cuenta con una terminal portuaria⁸.

38. Finalizada la licitación de IEASA en octubre de 2017, MADERO AMARRES dejó de prestar servicios en el puerto de Escobar, migrando sus remolcadores al puerto de Buenos Aires, teniendo allí una participación al 28,6%.

39. En este punto es necesario tener en cuenta que, en la medida en que MADERO AMARRES resulta un nuevo entrante al puerto de Buenos Aires, la oferta de servicios de remolque maniobra en ese ámbito como mínimo se mantendría en el mismo nivel preexistente al ingreso, mientras que si la empresa objeto lo ofreciera a terceros, representaría un aumento de la oferta permitiendo descartar un efecto de cierre de mercado (cierre de abastecimiento del servicio) para las agencias marítimas e indirectamente las líneas marítimas demandantes de remolque maniobra que compiten con el grupo MØLLER-MÆRSK.

40. Respecto a la hipótesis de cierre de mercado aguas abajo, como se indicara, correspondería evaluar las posibilidades de que el grupo MØLLER-MÆRSK, al integrarse en la etapa de remolque maniobra, deje de demandar como línea marítima y agencia marítima de transporte de contenedores los servicios de otras empresas del servicio de remolque maniobra y que esa circunstancia comprometiera la continuidad de esos competidores.

41. En una primera aproximación restringida al medir el posicionamiento de la agencia marítima del grupo MØLLER-MÆRSK dentro de la demanda de remolcadores para buques transportadores de contenedores (sin incluir la demanda del mismo servicio por parte de las líneas marítimas de transporte de graneles), se observa que, según información de AFIP-DGA, «Maersk Line» fue responsable del transporte de entre el 12% y el 13% de los contenedores operados en el Puerto de Buenos Aires y Dock Sud⁹ en el período 2015/2017,¹⁰ representando este conglomerado portuario el 85% de los contenedores movilizadas en el país¹¹. Cabe destacar, que en diciembre de 2017, MØLLER-MÆRSK incorpora a sus servicios los de la empresa HAMBURG SUD y su subsidiaria ALIANZA, elevando su participación hasta un 31.6% en los tráficos a y desde el Puerto de Buenos Aires y Dock Sud.

42. Aún en el caso hipotético de que «Maersk Line» —con HAMBURG SUD ya incorporada a su flota— fuera el único demandante de remolcadores vía sus *feeders* (buques alimentadores) en el resto de los puertos del *hinterland* analizado (TZ y La Plata), su participación no podría ser mayor al 29% de tal demanda.

43. Si bien esta última medición no evidencia que el grupo MØLLER-MÆRSK tenga posición dominante en la demanda del servicio de remolque maniobra es necesario indicar que esta medición encierra algún grado de sobreestimación, debido a que la demanda total de estos servicios incluye además de las líneas marítimas de transporte contenedores a las de transporte de graneles (sólidos, líquidos y gaseosos) que operan en el *hinterland* del Puerto de Buenos Aires, donde HAMBURG-SUD tiene una participación casi nula¹².

44. Por otro lado, en la medida en que la demanda de remolque maniobra por parte de las líneas marítimas de transporte de contenedores y de graneles se canaliza a través de las agencias marítimas, también cabe precisar que en Argentina existen al menos 67 agencias marítimas registradas, siendo que 47 de ellas operan en el tráfico *a granel*, mientras que 12 se avocan a buques mercantes de contenedores.

45. En lo que respecta los puertos de Bahía Blanca y Necochea, donde se producirían efectos verticales entre la prestación del servicio de remolque maniobra de MADERO AMARRES y las de agenciamiento marítimo para líneas marítimas de graneles por parte de del grupo MARITIMA MERIDIAN S.A., la participación de la empresa objeto en la primera de las actividades mencionadas sería del 22,2%, mientras que la oferta de agenciamiento para líneas marítimas de graneles está integrada por las casi cincuenta firmas indicadas que se desempeñan en este segmento, varias de las cuales operan con representaciones en distintos puertos del país.

46. También es necesario tener en cuenta que este efecto vertical deja de tener vigencia con la segunda operación notificada porque implica el retiro del grupo MERIDIAN del *joint venture* conformado con MØLLER-MÆRSK, dejando de prestar como consecuencia de ello el servicio de remolque maniobra.¹³

47. Adicionalmente, MADERO AMARRES (hoy SVITZER) es un nuevo entrante en este mercado y, tal como informara oportunamente la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES¹⁴, “... la incorporación de SVITZER en el mercado de remolcadores de la República Argentina, tradicionalmente concentrado y muy poco transparente, ha resultado (en el caso de los servicios contratados por ENARSA) en una muy remarcable reducción en sus precios, llegando a tarifas equivalentes a las ofrecidas internacionalmente”.

48. De acuerdo a lo analizado, no se observa que los efectos verticales de la operación notificada generen preocupación desde el punto de vista de la competencia.

II.2. Operación del 28 de julio de 2020.

49. La segunda operación consistió en la adquisición del control exclusivo indirecto sobre MADERO AMARRES por parte de SVITZER, mediante la compra de acciones representativas del 20% del capital de MADERO AMARRES que aún pertenecía a MERIDIAN, y la suscripción de un acuerdo de terminación del *joint venture* por el cual se operaba esta compañía.

50. Como ya se describió *in extenso* en el apartado anterior, SVITZER (integrante del grupo MØLLER-MÆRSK) ejercía un control conjunto sobre MADERO AMARRES junto con MERIDIAN, que en esta operación pasa a ser exclusivo por parte de SVITZER.

51. Por lo tanto, y tal como se anticipara, esta operación implica el retiro del grupo MERIDIAN de las ofertas de remolque maniobra y, consecuentemente, una desintegración vertical entre la oferta de este servicio y el de agenciamiento marítimo por parte de esas empresas, mientras que en el caso de la consolidación de SVITZER como controlante exclusivo de MADERO AMARRES, en la medida en que implica un cambio en la modalidad de control sobre la objeto (de conjunto a exclusivo), no se alteran las relaciones económicas preexistentes a la operación en los mercados verticalmente relacionados que se analizaron precedentemente.

52. Por lo expuesto, como resultado de la presente operación, el nivel de concentración no se verá alterado en ninguno de los mercados donde operan las empresas involucradas.

II.3. Cláusulas de Restricciones.

53. Habiendo analizado la documentación aportada en la presente operación, esta CNDC advierte la presencia de cláusulas potencialmente restrictivas de la competencia¹⁵.

54. En la «Cláusula 12 | Restricciones sobre las Partes» del contrato de *joint venture* mediante el que se implementa la primera operación, SVITZER y MERIDIAN estipularon que “*Durante los plazos indicados a continuación, ninguna Parte ni sus subsidiarias (salvo que la otra Parte y la Sociedad acuerden lo contrario por escrito) desarrollarán ni serán empleadas por ni participarán o estarán interesadas en ningún negocio que compita con cualquier parte del Negocio de la Sociedad (según lo describe la cláusula 2.1), incluyendo los hechos pactados para el Negocio luego de la fecha de este Contrato. Los plazos durante los cuales dichas restricciones resultan aplicables son: (a) Cualquier momento en la que la Parte en cuestión sea Accionista; y (b) Durante el plazo de dos (2) años luego de que la parte en cuestión cese en su calidad de Accionista. (...) Durante los plazos indicados a continuación, las Partes y sus afiliadas no ofrecerán empleos ni celebrarán contratos de servicios con ninguna persona que, al momento de la oferta o intento de contratación, sea director, funcionario o empleado con un cargo ejecutivo o gerencial dentro de la Sociedad. Tampoco intentarán obtener sus servicios o persuadirlos para que abandonen la Sociedad ni permitirán o facilitarán que cualquier persona realice dicha oferta o intento de contratación. Los plazos durante los cuales dichas restricciones resultan aplicables son: (a) Cualquier momento en la que la Parte en cuestión sea Accionista; y (b) Durante el plazo de dos (2) años luego de que la parte en cuestión cese en su calidad de Accionista. Las obligaciones de esta cláusula son asumidas por cada Parte hacia la otra y la Sociedad, y resultan aplicables a los actos ejecutados por cada Parte (o cualquiera de sus subsidiarias) en cualquier carácter y en forma directa o indirecta, en representación de la Parte (o subsidiaria), en representación de cualquier persona o en forma conjunta con cualquier otra persona. Las partes consideran que cada una de las obligaciones de esta cláusula son justas y razonables. En caso de que se determine que alguna de tales restricciones es inexigible, pero que sería válida si alguna parte de ella fuera eliminada o si se redujera el plazo o ámbito de aplicación, la restricción será aplicable con las modificaciones que sean necesarias a fin de hacerla válida y efectiva”.*

55. Como puede advertirse, las partes acordaron una restricción recíproca a desarrollar, emplear o ser empleados por —o participar— en ningún negocio que compita con cualquier parte del negocio de la sociedad objeto. En cuanto a los plazos, la mencionada restricción opera durante el tiempo en que ambas partes continuaran siendo accionistas de la sociedad objeto y por un plazo adicional de DOS (2) AÑOS contados a partir de que cese su condición de accionistas.

56. Posteriormente, y a requerimiento de esta CNDC, las partes notificantes informaron que la suscripción del acuerdo de terminación del *joint venture* extinguió la obligación de no competencia analizada, por lo cual, a partir del cierre de la segunda operación, tanto las partes como las personas o sociedades vinculadas a ellas tendrán plena libertad para llevar a cabo actividades en competencia unas de otras.

57. En este caso, y según se ha expuesto en la sección precedente, esta CNDC no ha encontrado elementos de preocupación respecto de las operaciones notificadas y, habiendo evaluado los criterios de necesidad, vinculación, duración, partes involucradas y alcance, no existen objeciones que formular a las restricciones estipuladas durante el tiempo que estas se hallaron vigentes —en las condiciones y términos ya reseñados.

III. PROCEDIMIENTO Y ENCUADRAMIENTO JURÍDICO.

58. El día 21 de octubre de 2016, SVITZER LATIN AMERICAS B.V. y MERIDIAN notificaron la primera operación de concentración económica mediante la presentación del formulario F1 correspondiente.

59. El día 4 de agosto de 2020, SVITZER LATIN AMERICAS B.V. notifico la segunda operación de concentración económica mediante la presentación del formulario F1 correspondiente.

60. Cabe recordar que el 9 de mayo de 2018, el Congreso de la Nación sancionó la nueva Ley de Defensa de la Competencia, siendo promulgada por el Poder Ejecutivo Nacional el 15 de mayo de 2018 bajo el número 27.442,

entrando en vigencia el jueves 24 de mayo de 2018 —de conformidad con lo establecido por el artículo 5 del Código Civil y Comercial de la Nación.

61. Conforme lo estipulado en el artículo 81 del decreto N.º 480/2018, el cual reglamenta la Ley N.º 27.442 de Defensa de la Competencia, se aplica a la primera operación las disposiciones de la Ley N.º 25.156 y su normativa complementaria¹⁶

62. En este sentido, SVITZER LATIN AMERICAS B.V. y MERIDIAN notificaron en tiempo y forma la primera operación de concentración conforme a lo previsto en el artículo 8 de la Ley N.º 25.156, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la CNDC.

63. Asimismo, cabe consignar que SVITZER LATIN AMERICAS B.V. notificó en tiempo y forma la segunda operación de concentración, conforme lo previsto en los artículos 9 y 84 de la Ley N.º 27.442, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la CNDC.

64. La primera operación notificada constituye una concentración económica en los términos del artículo 6, incs. (c) y (d), de la Ley N.º 25.156 de Defensa de la Competencia.

65. La segunda operación notificada constituye una concentración económica en los términos del artículo 7, inc. (c) y (d), de la Ley N.º 27.442 de Defensa de la Competencia.

66. La obligación de efectuar la notificación de la primera operación obedece a que el volumen de negocios de las empresas afectadas supera los DOSCIENTOS MILLONES de PESOS (ARS \$200.000.000,00), por encima del umbral establecido en el artículo 8 de la Ley N.º 25.156, y no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

67. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las firmas afectadas supera la suma correspondiente a cien millones (100.000.000) de unidades móviles —monto que, al momento del cierre de la operación, equivalía a PESOS CUATRO MIL SESENTA Y UN MILLONES (\$4.061.000.000)—, lo cual se encuentra por encima del umbral establecido en el artículo 9 de la Ley N.º 27.442, y la transacción no resulta alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma¹⁷.

68. El 30 de septiembre de 2020, en virtud de lo dispuesto por la resolución SCI N.º 231/2020 y a instancia de las partes notificantes, el expediente en el que las partes notificaron la primera operación pasaron a tramitar por expediente EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC, caratulado: “SVITZER LATIN AMERICAS B.V. Y MERIDIAN MARITIME S.A. S/NOTIFICACION ART. 8 LEY 25156”.

69. El día 19 de octubre de 2020, atento la conexidad existente entre la segunda operación de concentración económica, notificada en el expediente EX-2020-69107454- -APN-DR#CNDC (Conc. 1762), y la primera operación de concentración económica, notificada en el expediente EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC (Conc. 1381), esta CNDC ordenó la acumulación del expediente de la segunda operación al EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC, caratulado: “SVITZER LATIN AMERICAS B.V. Y MERIDIAN MARITIME S.A. S/NOTIFICACION ART. 8 LEY 25156.”

70. El día 28 de octubre de 2020 —y tras analizar la presentación efectuada el 4 de agosto de 2020—, esta CNDC consideró que la información presentada se hallaba incompleta, formulando observaciones al formulario F1 y haciéndole saber a las partes que el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N.º 25.156 y el artículo 14 de la Ley N.º 27.442 no comenzaría a correr hasta tanto no dieran cumplimiento a lo solicitado. Este proveído fue notificado el día 9 de noviembre del 2020.

71. Con fecha 28 de octubre de 2020, y en virtud de lo estipulado por el artículo 17 de la Ley N.º 27.442, se solicitó a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS y a la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y

MARINA MERCANTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN que se expidan con relación a la operación en análisis.

72. Con fecha 25 de noviembre de 2020, la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS dio respuesta a la intervención que se le solicitara, sin oponer objeciones a la realización de la operación notificada.

73. Asimismo, cabe destacar que la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN no ha brindado una respuesta a la intervención solicitada, por lo que —conforme a lo previsto en el ya citado artículo 17 de la Ley N.º 27.442 y su normativa complementaria— se considera en este acto que no tienen objeción alguna que formular.

74. Por otro lado, conviene remarcar que, en el marco de la primera operación, esta CNDC dio la intervención prevista en el artículo 16 de la Ley N.º 25.156 a la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, que en fecha 5 de marzo de 2018 informó que no tenía objeción alguna que formular a la operación en cuestión.

75. Con fecha 26 de marzo de de 2021, las partes notificantes dieron respuesta a lo solicitado, teniéndose por completo el formulario F1 acompañado.

76. Debe recordarse que, en virtud de lo dispuesto en la resolución SCI N.º 98/2020 y sus prórrogas, los plazos establecidos en la Ley N.º 27.442 se encontraron suspendidos entre el 16 de marzo y el 25 de octubre de 2020.

77. El curso de los plazos de todos los procedimientos administrativos regulados por la Ley N.º 27.442 se reanudaron en virtud de lo establecido en el artículo 1º de la resolución SCI N.º 448/2020 de fecha 23 de octubre de 2020. La misma norma dispone que su entrada en vigencia se produciría el 26 de octubre de 2020, sin perjuicio de la validez de los actos que se hubieren cumplido durante la vigencia de la suspensión dispuesta por resolución SCI N.º 98 y sus prórrogas.

78. Conforme a todo lo expuesto, el plazo estipulado en el artículo 14 de la Ley N.º 27.442 comenzó a correr el día hábil posterior al 26 de marzo de 2021.

IV. CONCLUSIONES.

79. De acuerdo a lo expuesto precedentemente, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que las operaciones de concentración económica notificadas no infringen el artículo 7 de la Ley N.º 25.156 ni el artículo 8 de la Ley N.º 27.442, al no restringir o distorsionar la competencia, de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

80. Por ello, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja a la SEÑORA SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR: (a) autorizar la operación notificada el 21 de octubre de 2016, consistente en la adquisición del control conjunto indirecto sobre MADERO AMARRES S.A. por parte de SVITZER A/S, en virtud de lo establecido en el artículo 13, inciso (a) de la Ley N.º 25.156; y (b) autorizar la operación notificada el día 4 de agosto de 2020, consistente en la adquisición de control exclusivo indirecto sobre MADERO AMARRES S.A. por parte de SVITZER A/S, en virtud de lo establecido en el artículo 14, inciso (a), de la Ley N.º 27.442.

¹ Si bien al momento de la operación dicha terminal estaba habilitada para la operación de granos en el Elevador de la ex JNG, desde antes de junio de 2017 operaba como depósito de llenado, vaciado y reparación de contenedores, caducando su permiso de uso durante el transcurso de la investigación, en junio de 2019 por Resolución N° 16 de la AGP.

² ALIANZA y HAMBURG SUD se integraron al grupo MOLLER-MAERK a partir de diciembre de 2017 (IF-2019-102100103-APN-CNDC#MPYT, Concentración 1562).

³ Ver referencia 1 del numeral 10.

⁴ A partir de la aprobación de la concentración que tramitara por expediente EX-2017-32313993- -APN-DDYME#MP, caratulado “*MAERSK A/S, MAERSK LINE A/S, COLUMBUS CONTAINER SERVICES BVBA Y DR. AUGUST OETKER KG S/ NOTIFICACIÓN ART.8 DE LA LEY 25.156 (Conc. 1562)*”, aprobada mediante resolución de la Secretaría de Comercio Interior N° RESOL-2019-783-APN-SCI#MPYT, de fecha 25 de noviembre de 2019, se han incorporado al grupo MØLLER-MÆRSK las compañías marítimas de transporte de contenedores HAMBURG SUD y ALIANZA.

⁵ Según la Comisión Europea, en el Case N° COMP/M.7268 -CSAV/Kuhne Maritime/Hapag Lloyd AG, y otros, la definición de mercado del servicio de remolque maniobra portuario está abierta, pero para su análisis puede ser considerado como un mercado en sí mismo.

⁶ Así por ejemplo en la Conc. 190 se definieron como mercados relevantes alcanzados por la operación las rutas Buenos Aires – Norte de Europa, Buenos Aires – Costa Este de los Estados Unidos, Buenos Aires – Lejano Oriente, Buenos Aires – Golfo de Estados Unidos y Buenos Aires – MERCOSUR correspondientes al servicio regular de transporte marítimo internacional de contenedores. Dictamen N° 364 del 17/10/2003 caratulado “*FRANCO DOMINGO IACHETTI, ANA MARIA MARGARITA GIACOMPOL DE IACHETTI, LANCO INTERNACIONAL INC., TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS Y TERMINALES RIO DE LA PLATA S/NOTIFICACIÓN ART. 8 LEY 25.156*”.

⁷ Es el caso de la propia MARITIMA MERIDIAN S.A. que presta sus servicios en los puertos de Bahía Blanca, Necochea, Quequén, Escobar, La Plata, Zárate-Campana y el puerto de Buenos Aires (Puerto Nuevo y Dock Sud

⁸ A nivel nacional, MADERO AMARRES representaba el 13,6% de la oferta de remolque maniobra.

⁹ El Puerto de Buenos Aires, —y su continuidad geográfica, el de Dock Sud—, es considerado (como un todo) puerto terminal para las líneas marítimas de transporte de contenedores, aún cuando las mismas transporten a través de *feeders* contenedores con destino u origen en otros puertos.

¹⁰ Ver Concentración N.º 1562, IF-2019-102100103-APN-CNDC#MPYT.

¹¹ Según estudio realizado por Talasonómica “Análisis de las regulaciones de competencia en las concesiones portuarias en Argentina: el caso del mercado portuario del *hinterland* de Buenos Aires”- Octubre de 2017

¹² Según datos del sitio web del Centro de Navegación Argentina (www.centrodenavegacion.org.ar)

¹³ En función del impacto de esta segunda operación no se considera necesario realizar un análisis más detallado sobre los efectos verticales a nivel de cada puerto en particular del *hinterland* de Bahía Blanca donde opera MADERO AMARRES/SVITZER, es decir, Bahía Blanca-Ing. White y Necochea-Quequen. En cada uno de ellos la empresa objeto cuenta con dos remolcadores.

¹⁴ Nota NO-2018-09416659-APN-SSPYVN#MTR del 5 de marzo de 2018 (Expte N°: EX-2018-32018242-APN-DGD#MP).

¹⁵ Es oportuno poner de resalto que se ha estipulado en los diversos instrumentos que estructuran las dos operaciones consignadas que darán tratamiento confidencial a los términos particulares que pudiese contener los acuerdos celebrados y la información que hayan obtenido respecto de la otra como consecuencia de las tratativas previas a su celebración y ejecución. Se aprecia nítidamente que, tal y como se encuentra estipulada, cláusulas como las reseñadas no tienen por objeto ni efecto limitar la capacidad competitiva futura de ninguna de las partes intervinientes en las operaciones notificadas y, por lo tanto, no puede considerarse que configuren una restricción accesoria a de estas.

¹⁶ El decreto N.º 480/2018, publicado el 24 de mayo de 2018 en el Boletín Oficial de la República Argentina, dispone es su Artículo 81 que: “*Los Expedientes iniciados en los términos del Capítulo III de la Ley N° 25.156 y sus modificaciones continuarán su tramitación hasta su finalización conforme lo establecido en dicha norma.*”

¹⁷ Al respecto, conviene destacar que la Ley N.º 27.442 establece en su artículo 85 que “*A los efectos de la presente ley defínase a la unidad móvil como unidad de cuenta. El valor inicial de la unidad móvil se establece en veinte (20) pesos, y será actualizado automáticamente cada un (1) año utilizando la variación del índice de precios al consumidor (IPC) que publica el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) o el indicador de inflación oficial que lo reemplace en el futuro. La actualización se realizará al último día hábil de cada año, entrando en vigencia desde el momento de su publicación. La Autoridad Nacional de la Competencia publicará el valor actualizado de la unidad móvil en su página web.*” El 23 de enero de 2020, la Secretaria de Comercio Interior dictó la Resolución SCI N° 13/2020, que en su artículo 1 establece “... para el año 2020 el valor de la unidad móvil definida en el Artículo 85 de la Ley N° 27.442, en la suma de PESOS CUARENTA CON SESENTA Y UN CENTAVOS (\$ 40,61).”

Digitally signed by Gestion Documental Electronica

Date: 2021.05.27 11:16:44 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental Electronica

Date: 2021.05.28 09:51:03 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental
Electronica

Date: 2021.05.28 09:51:04 -03:00