



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
Las Malvinas son argentinas

**Resolución**

**Número:**

**Referencia:** EX-2020-64850536- -APN-DR#CNDC - CONC. 1769

---

VISTO el Expediente N° EX-2020-64850536- -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 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 7 a 17 y 80 de dicha ley.

Que la operación de concentración económica notificada con fecha 28 de septiembre de 2020, consiste en la creación de un joint venture entre las firmas ANTARES NAVIERA S.A., RUA REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S.A.M.C. y NAVIERA DEL SUR S.A., para la prestación de servicios de remolque maniobra portuario en el ámbito marítimo y fluvial de la República Argentina y será operado a través de la firma REMOLCADORES ARTUG S.A.

Que, el joint venture se implementará mediante la transferencia a la firma REMOLCADORES ARTUG S.A. de los activos y líneas de negocios relacionados a servicios de remolque maniobra que, hasta la fecha de la transacción, operaban de manera independiente las firmas ANTARES NAVIERA S.A., RUA REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S.A.M.C. y NAVIERA DEL SUR S.A.

Que los servicios mencionados eran prestados en los puertos de Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Necochea, San Lorenzo, Rosario, San Nicolás, Diamante y Bahía Blanca.

Que la operación prevé que la firma ANTARES NAVIERA S.A., principal subsidiaria de la firma NAVIERA ULTRANAV LIMITADA, transfiera su división de servicios de remolque maniobra a la firma REMOLCADORES ARTUG S.A. y, a cambio de esta cesión, la firma REMOLCADORES ULTRATUG LIMITADA, otra subsidiaria de la firma NAVIERA ULTRANAV LIMITADA, recibirá una participación accionaria equivalente al CUARENTA Y NUEVE COMA OCHENTA POR CIENTO (49,80%) del capital social

de la firma REMOLCADORES ARTUG S.A.

Que, por su parte, las firmas RUA REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S.A.M.C. y NAVIERA DEL SUR S.A., que conforman un solo grupo empresarial, también transferirán a la firma REMOLCADORES ARTUG S.A. sus respectivos negocios de remolque, recibiendo a cambio acciones representativas del VEINTIOCHO COMA OCHENTA POR CIENTO (28,80%) y DIECINUEVE COMA VEINTE POR CIENTO (19,20%) del capital social de la entidad encargada de operar el joint venture.

Que la transacción se complementará con la firma y puesta en vigencia de un acuerdo de accionistas entre los socios de la firma REMOLCADORES ARTUG S.A., en el cual los grupos empresariales que conforman el joint venture se han otorgado recíprocamente derechos de voto sobre decisiones estratégicas y competitivamente relevantes de la firma REMOLCADORES ARTUG S.A., con lo cual ejercerán un control conjunto sobre el mismo.

Que, la fecha de cierre de la operación de concentración económica tuvo lugar el día 7 de octubre de 2020, notificándose la misma en forma previa a su perfeccionamiento.

Que las empresas notificaron en tiempo y forma la operación de concentración, conforme lo previsto en los artículos 9 y 84 de la Ley N° 27.442, y habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

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

Que 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 en el año 2021, equivalía a la cantidad de PESOS CUATRO MIL SESENTA Y UN MILLONES (\$ 4.061.000.000), lo cual se encontraba 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, de acuerdo con lo expuesto precedentemente, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluyó que la operación de concentración económica notificada no infringe el artículo 8 de la Ley N° 27.442, al no disminuir, restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar en un perjuicio al interés económico general.

Que, en consecuencia, la mentada COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, emitió el Dictamen de fecha 24 de junio de 2022, correspondiente a la “CONC 1769”, en el cual recomendó al Secretario de Comercio Interior autorizar la operación de concentración económica notificada, consistente en la creación de un joint venture entre las firmas ANTARES NAVIERA S.A., RUA REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S.A.M.C. y NAVIERA DEL SUR S.A., que será operado a través de la firma REMOLCADORES ARTUG S.A., todo ello en virtud de lo establecido en el artículo 14, inciso a), de la Ley N° 27.442.

Que el suscripto 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 la Ley N° 27.442, el artículo 5 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,

EL SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Autorízase la operación de concentración económica notificada, consistente en la creación de un joint venture entre las firmas ANTARES NAVIERA S.A., RUA REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S.A.M.C. y NAVIERA DEL SUR S.A., que será operado a través de la firma REMOLCADORES ARTUG S.A., todo ello en virtud de lo establecido en el artículo 14, inciso a), de la Ley N° 27.442.

ARTÍCULO 2°.- Considérase al Dictamen de fecha 24 de junio de 2022, 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, correspondiente a la “CONC. 1769”, que identificado como AnexoIF-2022-63909759-APN-CNDC#MDP, forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 3°.- Notifíquese a las firmas interesadas.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese y archívese.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
Las Malvinas son argentinas

**Dictamen firma conjunta**

**Número:**

**Referencia:** CONC. 1769 - Dictamen - Autoriza Art. 14, inc. (a), Ley Nro. 27.442

---

**SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR:**

Elevamos para su consideración el presente dictamen, referido a la operación de concentración económica que tramita bajo el expediente EX-2020-64850536- -APN-DR#CNDC del Registro del Ministerio de Desarrollo Productivo, caratulado: **“CONC.1769 - GRUPO RUA-NAVIERA Y GRUPO ANTARES S/ NOTIFICACIÓN ART 9 DE LA LEY 27.442”**.

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

1. El día 28 de septiembre de 2020, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (en adelante, “CNDC”) recibió la notificación de una operación de concentración económica, la cual consiste en la creación de un *joint venture* entre ANTARES NAVIERA S.A. (en adelante, “ANTARES”), RUA REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S.A.M.C. (en adelante, “RUA”) y NAVIERA DEL SUR S.A. (en adelante, “NAVIERA”), el cual estará focalizado en la prestación de servicios de remolque maniobra portuario en el ámbito marítimo y fluvial de la República Argentina y será operado a través de la firma REMOLCADORES ARTUG S.A. (en adelante, “JV ARTUG”).

2. El *joint venture* se implementará mediante la transferencia a JV ARTUG de los activos y líneas de negocios relacionados a servicios de remolque maniobra que, hasta la fecha de la transacción, operaban de manera independiente las firmas ANTARES, RUA y NAVIERA. De acuerdo a lo indicado por las partes notificantes, estos servicios eran prestados en los puertos de Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Necochea, San Lorenzo, Rosario, San Nicolás, Diamante y Bahía Blanca.

3. ANTARES es la principal subsidiaria argentina del grupo naviero articulado alrededor de la firma NAVIERA ULTRANAV LIMITADA (en adelante, “ULTRANAV”). ANTARES presta servicios de transporte marítimo y fluvial de petróleo crudo y derivados, servicios de amarre y mantenimiento de terminales marítimas y operaciones costa afuera (*offshore*), y servicios de remolque portuario y asistencias en distintos puertos de la República Argentina.

4. Como ya fue reseñado, la operación prevé que ANTARES transfiera su división de servicios de remolque maniobra a JV ARTUG. A cambio de esta cesión, REMOLCADORES ULTRATUG LIMITADA —otra subsidiaria de NAVIERA ULTRANAV LIMITADA—, recibirá una participación accionaria equivalente al 49,80% del capital social de JV ARTUG.<sup>1</sup>

5. Por su parte, RUA y NAVIERA —ambas sociedades conforman un solo grupo empresarial, ya que se encuentran controladas por idéntico elenco de accionistas— son compañías dedicadas a la prestación de servicios de remolque maniobra, asistencia y salvamento de embarcaciones en puerto y vías navegables.

6. De la misma manera que lo hace ANTARES, tanto RUA como NAVIERA transferirán a JV ARTUG sus respectivos negocios de servicios de remolque, recibiendo a cambio acciones representativas del 28,80% y 19,20% del capital social de la entidad encargada de operar el *joint venture*.<sup>2</sup>

7. La transacción se complementará con la firma y puesta en vigencia de un acuerdo de accionistas entre los socios de JV ARTUG, en el cual los grupos empresariales que conforman el *joint venture* —RUA y NAVIERA, por un lado, y ULTRANAV, por el otro— se han otorgado recíprocamente derechos de veto sobre decisiones estratégicas y competitivamente relevantes de JV ARTUG, con lo cual ejercerán un control conjunto sobre el mismo.

8. Como ya se mencionó, ANTARES forma parte del grupo naviero chileno encabezado por ULTRANAV. Este mismo grupo también controla a RÍO LUJÁN NAVEGACIÓN SOCIEDAD ANÓNIMA DE TRANSPORTES FLUVIALES Y REMOLQUES (en adelante, “LUJÁN”), una empresa que actualmente presta servicios de alquiler a casco desnudo de sus remolcadores.

9. Asimismo, distintas subsidiarias de ULTRANAV que se encuentran constituidas en el exterior llevan adelante actividades relacionadas con el tráfico internacional de carga con destino u origen en Argentina; entre ellas están ULTRANAV INTERNATIONAL S.A., que opera buques tanque para el transporte de productos líquidos a granel; PANAMAX INTERNATIONAL SHIPPING COMPANY LTD. y CAPE TANKERS INC., que operan buques tanque petroleros para el transporte de petróleo crudo y productos de petróleo sucios; OTHELLO SHIPPING COMPANY APS, que opera buques tanque de distintos segmentos y

tamaños; ULTRABULK A/S, que opera buques graneleros para el transporte de graneles sólidos como carbón, mineral de hierro, fertilizantes, granos, etc.; y PRODUCTS TANKERS MANAGEMENT COMPANY INC., que opera buques tanque para el transporte de productos de petróleo limpios (“CPP”, por sus siglas en inglés), como gasolinas, diésel, nafta, jet fuel y biocombustibles.

10. Por último, y en lo que se refiere a RUA y NAVIERA, debe destacarse que uno de los accionistas co-controlantes de ambas compañías —la firma española BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA S.L.— es a su vez controlante de PONTEMAR S.R.L., una empresa que brinda en la Argentina servicios de remolque maniobra que requieren baja potencia; y de NAVIERA DEL MERCOSUR S.A. (en adelante, “NAVIERA DEL MERCOSUR”), firma que opera buques portacontenedores para transportar mercancías a través de la hidrovía desde el puerto de la ciudad de Asunción, en Paraguay.

11. El cierre de la transacción tuvo lugar el día 7 de octubre de 2020. La operación se notificó en forma previa a su perfeccionamiento.<sup>3</sup>

## **II. EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN NOTIFICADA**

### **II.1. Naturaleza de la operación.**

12. Como se explicara en el apartado precedente, la operación notificada consiste en una asociación conjunta concretada a través de un *joint venture* entre el grupo RUA-NAVIERA y el grupo ANTARES-ULTRANAV para explotar, en partes iguales, un negocio común: la prestación de servicios de remolque maniobra portuario a buques y puertos en el ámbito marítimo y fluvial de la República Argentina. El *joint venture* será operado a través de la firma JV ARTUG.

13. La realización de tales servicios de remolque comprende las tareas habituales de remolque maniobra portuario necesarias para acompañar y remolcar a un buque hasta su puerto de arribo y/o de partida, proveyéndole además los servicios de amarre, desamarre, alistamiento y asistencia, y se encuentran incluidos también los servicios de salvataje, *stand by* de buques regasificadores y operaciones con buques gaseros —como así también los servicios de remolque maniobra portuario prestados a terminales petroleras dentro del ámbito de sus instalaciones portuarias.

14. Quedan fuera de este acuerdo y, por lo tanto, podrán ser provistos en forma individual por cada una de las partes, los servicios de remolque (operación) prestados a terminales petroleras que cuenten con sistemas de carga y descarga de monoboyas o campo de boyas, y los servicios de operación costa afuera prestados a plataformas y/o unidades ubicadas mar adentro de

exploración y explotación de hidrocarburos.<sup>4</sup>

15. Teniendo en cuenta que ambas partes conforman grupos empresarios con actividades económicas desarrolladas en Argentina, cuyas características societarias y actividades principales han sido descriptas en forma precedente, se procederá a analizar los efectos que la entrada en vigencia del *joint venture* generará en los mercados de remolque maniobra de la República Argentina.

16. La Tabla N.º 1 da cuenta de aquellas actividades relacionadas con el *joint venture* que son provistas por las distintas empresas de los dos grupos notificantes.

**Tabla N.º 1 | Actividad económicas de las empresas afectadas en la República Argentina**

Grupo RUA-NAVIERA	
Empresas	Actividades
RUA REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS SAMC	Servicios de remolque maniobra, asistencia y salvamento de embarcaciones en puerto y vías navegables.
NAVIERA DEL SUR S.A.	Servicios de remolque maniobra, asistencia y salvamento de embarcaciones en puerto y vías navegables.
UTE REMOLCADORES MAR DEL PLATA SA Y NAVIERA DEL SUR SA	Servicios de remolque maniobra, asistencia y salvamento de embarcaciones en puerto y vías navegables.
PONTEMAR SRL (subsidiaria de BOLUDA	Servicios de remolque maniobra que requieren baja potencia.

TOWAGE LATAM SL)	
NAVIERA DEL MERCOSUR SA (subsidiaria de BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA SL)	Servicios de transporte de contenedores desde Asunción a Buenos Aires por la Hidrovía (feeder).
Grupo ANTARES	
Empresas	Actividades
ANTARES NAVIERA SA	<p>Servicios de remolque portuario y asistencias en distintos puertos de la República Argentina.</p> <p>Servicios de transporte marítimo de petróleo crudo y subproductos.</p> <p>Servicios de amarre y mantenimiento de terminales marítimos y operaciones costa afuera (offshore).</p>
RIO LUJÁN NAVEGACIÓN SOCIEDAD ANÓNIMA DE TRANSPORTES FLUVIALES Y REMOLQUES	Servicios de alquiler a casco desnudo de sus remolcadores.
ULTRANAV INTERNATIONAL S.A.	Transporte de productos químicos líquidos a granel, como ácidos, aceites, alcoholes, petroquímicos



	y biocombustibles.
PANAMAX INTERNATIONAL SHIPPING COMPANY LTD.	Joint venture entre ULTRANAV INTERNATIONAL S.A., OVERSEAS SHIPHOLDING GROUP Y FLOTA PETROLERA ECUATORIANA. Sus actividades comerciales y operativas son desarrolladas por CAPE TANKERS INC.
CAPE TANKERS INC	Transporte de petróleo crudo y productos de petróleo.
OTHELLO SHIPPING COMPANY APS	Servicios de transporte de cargas a granel (tramping ).
ULTRABULK A/S	Transporte de graneles sólidos como carbón, mineral de hierro, fertilizantes, granos, etc.
PRODUCTS TANKERS MANAGEMENT COMPANY INC	Transporte de productos de petróleo limpios (CPP) como gasolinas, diésel, nafta, jet fuel y biocombustibles.
Objeto	
REMOLCADORES ARTUG SA	Prestación de servicios de remolque maniobra portuario en el ámbito marítimo y fluvial en la República Argentina.

Fuente: CNDC sobre la base de información aportada por las partes notificantes en el presente expediente.

17. Como se puede observar, existe solapamiento solamente en los mercados de prestación de servicios de remolque maniobra portuario, donde ciertas empresas del grupo RUA-NAVIERA —concretamente RUA, NAVIERA y la UTE que conforma Naviera con REMOLCADORES MAR DEL PLATA S.A.— y las del grupo ANTARES-ULTRANAV ofrecen el mismo tipo de servicios en puertos fluviales y marítimos de la Argentina, importando ello una relación horizontal.

18. En la cadena de valor del transporte de mercancías, sea por la vía marítima o fluvial, donde prestan servicios las empresas involucradas, también es observable relaciones preexistentes de tipo vertical entre la prestación de los servicios de remolque maniobra portuaria aguas arriba, con los servicios de agenciamiento (transporte fluvial y marítimo) de buques petroleros, graneleros, de combustibles (tanqueros), químicos y de contenedores, este último prestado dentro de la Hidrovía Paraná-Paraguay, aguas abajo.

19. También se observa otra relación vertical preexistente, entre los servicios de alquiler de remolcadores a casco desnudo y la prestación de los servicios de remolcadores, en tanto y en cuanto LUJÁN —del grupo ANTARES-ULTRANAV — no solo le alquila remolcadores a ANTARES, sino también a la competencia de NAVIERA DEL MERCOSUR (esta es una subsidiaria de un controlante del grupo RUA-NAVIERA).

## **II.2. Mercados de producto**

### **II.2.1. Servicios de remolque maniobra portuaria**

20. Cabe remarcar que esta CNDC ya ha tenido oportunidad de analizar operaciones de concentración en las que empresas de remolque portuario se fusionan, tomando también antecedentes de la Comisión Europea en la materia<sup>5</sup>.

21. El servicio de remolque maniobra portuario se encuentra regulado por la Ley de la Navegación N.º 20.094 y resoluciones reglamentarias, siendo la autoridad de aplicación de la misma la DIRECCIÓN NACIONAL DE POLÍTICA NAVIERA Y PORTUARIA, mientras que PREFECTURA NAVAL ARGENTINA es la policía que vigila su cumplimiento y es la que fija en qué puertos es obligatorio el uso de remolcadores (1 o 2) para la entrada y salida de los buques que operan en ellos.

22. En un antecedente reciente de esta CNDC,<sup>6</sup> se estableció que, desde el lado de la demanda, los servicios de remolque transporte y de remolque *off shore* no son sustitutos del servicio de remolque maniobra portuario, por lo que el mercado relevante de producto será acotado al del

servicio de remolque maniobra.

23. El grupo RUA-NAVIERA opera en los puertos de Buenos Aires (Puerto Nuevo y Dock Sud), La Plata (parte del *hinterland* del Puerto de Buenos Aires), Mar del Plata y Necochea (parte del *hinterland* del Puerto de Bahía Blanca), mientras que el grupo ANTARES-ULTRANAV lo hace en los puertos de Buenos Aires, San Lorenzo, Rosario, San Nicolás, Diamante y Bahía Blanca<sup>7</sup>.

24. Por las consideraciones expuestas, y sin que ello implique una definición taxativa, se considera al mercado relevante de producto al servicio de remolque maniobra portuaria prestado en todo el ámbito de la República Argentina y en particular, en los *hinterlands* portuarios de los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca.

### **II.3.2. Servicios de transporte marítimo y fluvial de graneles y contenedores**

25. Como las líneas marítimas (y fluviales) operan en tráficos distintos según el tipo de carga a transportar (contenedores, graneles o carga general), y el tipo de naves a utilizar (buques containeros, graneleros, multipropósito, trenes de barcazas), la sustitución entre estos desde el lado de la demanda es acotada, importando, en principio, mercados diferentes.

#### **II.3.3.1. Mercado de transbordo de contenedores**

26. El tráfico fluvial de contenedores se origina como consecuencia de la necesidad de transbordar las cargas que llegan o salen a o desde el Puerto de Buenos Aires, considerado como puerto principal para las líneas marítimas de transporte de contenedores. De tal manera, las características de este tráfico de transbordos pueden ser asimilables a las del transporte marítimo de contenedores, es decir, regularidad en los embarques, frecuencias mínimas y regulares de salida y puertos prefijados.

27. Según antecedentes de esta CNDC, se definió al servicio de transporte marítimo de contenedores como un mercado relevante en sí mismo, sin que la jurisprudencia nacional se haya pronunciado sobre la definición de los otros tipos de transporte por agua.

28. En el caso particular de la presente operación, una de las empresas del grupo RUA-NAVIERA, presta servicios de transporte fluvial de contenedores a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay con buques específicamente desarrollados para ello (buques containeros de pequeño porte).

29. Intervienen en este mercado de transbordo de contenedores por la vía fluvial 12 empresas (en la jerga, “feeders”) de las cuales 2 disponen exclusivamente de barcazas containeras (con utilización de remolcadores de empuje), 6 disponen de buques motor (buques convencionales

containeros chicos de navegación “al tiro”) y otras 4 disponen de ambos medios.

30. El tráfico se centra en los dos corredores más importantes (Asunción-Buenos Aires y Asunción-Montevideo) y los puertos atendidos tienen tratamientos distintos con respecto a los remolcadores portuarios. Si bien el Puerto de Montevideo no exige el uso de remolcadores para dichos servicios feeders, la empresa involucrada NAVIERA DEL MERCOSUR (subsidiaria de uno de los controlantes del grupo RUA-NAVIERA) solo lo requiere cuando existen condiciones climáticas adversas, mientras que en Buenos Aires se necesitan dos remolcadores para ingresar a Dock Sud y uno por cada terminal en la que se opere si entra en Puerto Nuevo (Buenos Aires).

### **II.3.3.2. Transporte fluvial y marítimo de graneles**

31. El mercado de transporte internacional de cargas a granel por agua, con origen o destino en Argentina, es básicamente el que atiende las necesidades de la exportación (granos, aceites, etc.) y, en mucha menor medida, el de la importación de algunos insumos básicos industriales (mineral de hierro, fertilizantes, químicos, etc.).

32. La DIRECCIÓN NACIONAL DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA Y LOGÍSTICA ha definido tres grandes categorías de cargas del comercio exterior argentino y el tipo de buques que habitualmente se utilizan para su transporte: cargas de granel sólido agrícola con uso de buques graneleros secos, cargas de granel líquido agrícola, con uso de buques graneleros líquidos o tanqueros, y cargas a granel no agrícolas líquidas, con uso de buques petroleros y quimiqueros.

33. En 2017, según dicha Dirección Nacional ingresaron a puertos argentinos entre 4.500 y 5.000 buques graneleros, siendo los de granel seco agrícola los de mayor participación (60% del total, estimativamente entre unos 2.700 a 3.000 buques), siguiéndole en orden de importancia los buques de granel líquidos agrícolas un 12% (entre unos 560 a 580 buques) y un 33 % los buques de graneles líquidos no agrícolas (quimiqueros y petroleros).

34. Sin embargo, en Argentina los graneleros agrícolas sólidos no requieren mayormente de servicios de remolque pues los puertos de salida están mayoritariamente en la zona de Rosario (provincia de Santa Fe), donde la utilización de remolque portuario no es obligatoria.

35. Por el grupo ANTARES, participan de este mercado una serie de empresas de transporte fluvial y marítimo especializadas en el transporte de petróleo crudo y sus derivados (incluyendo las naftas limpias y biocombustibles), químicos, graneles (sólidos, líquidos y gaseosos). Todas ellas operan en tráficos irregulares, de carácter eventual (la mayoría en mercados “spot”) sin que estos, demanden en forma regular servicios de remolque maniobra.

36. Según informan las partes, el volumen de servicios de remolque portuario que la empresa ANTARES prestó a las empresas del grupo ANTARES-ULTRANAV fue significativamente bajo (menor al 2% % de la facturación total del grupo ANTARES-ULTRANAV), mientras que las empresas del grupo RUA-NAVIERA no han prestado servicios a las empresas marítimas de transporte de graneles del grupo ANTARES-ULTRANAV.

#### **II.4. Mercado geográfico**

37. Los servicios prestados por las empresas involucradas pueden desarrollarse en cualquiera de los puertos fluviales o marítimos habilitados en el país.

38. En el mercado de remolque maniobra portuario existe alta sustitución desde el lado de la oferta. Cualquier remolcador que preste servicios de remolque maniobra portuario en el país puede operar en cualquier puerto del país en la medida en que se genere una demanda específica y rentable del servicio.

39. Tal como fuera analizada en el precedente citado,<sup>8</sup> si bien las prestaciones de remolque maniobra se podrían potencialmente reorientar hacia otros puertos, las prestaciones efectivas del JV ARTUG se producen en el puerto de Buenos Aires y en el puerto de Bahía Blanca, por tanto, se circunscribirá el análisis al *hinterland* de ese ámbito geográfico que incluyen a los puertos de: Puerto Nuevo, Dock Sud, La Plata y Bahía Blanca, Necochea y Quequén.

#### **II.5. Efectos económicos de la operación**

##### **II.5.1. Efectos horizontales**

40. La presente operación presenta relaciones horizontales en el mercado de servicios de remolque maniobra portuaria, pues ambos grupos que se asocian en el *joint venture* compiten en la prestación de dichos servicios en forma simultánea en el mismo mercado.

##### **II.5.1.1. Servicios de remolque maniobra portuario**

41. Los servicios de remolque maniobra prestados en el Puerto de Buenos Aires (incluyendo a Puerto Nuevo, Dock Sud y La Plata), y en el Puerto de Bahía Blanca (incluyendo Necochea y Quequén) han facturado, a julio del año 2020, aproximadamente U\$S 23.500.000, lo que representa un 75.9 % de la facturación total del país.

42. En 2019, ambos puertos facturaron servicios de remolque por U\$S 34.500.000 (58% de la facturación de todo el sistema de remolque maniobra portuario en el país, excluidos los servicios que se prestan a las terminales petroleras mar afuera).

43. El puerto de Buenos Aires concentró alrededor del 31.3% de la facturación de la actividad

a nivel país en 2019, y el 34.5% en el período enero a julio de 2020, y se reparte actualmente entre 6 empresas (RUA-NAVIERA, ANTARES, TRANSONA, SVITZER, INMARSA y REMOLQUES LA PLATA).

44. El puerto de Bahía Blanca, a su vez, generó aproximadamente el 26.2% de la facturación total del país en 2019 y el 41.4% en el período enero a julio de 2020 (por estacionalidad de los flujos), repartiéndose el mercado entre 5 empresas (ANTARES, RUA-NAVIERA, SVITZER, TRANSONA e INMARSA).

45. Vale mencionar que el Puerto de Buenos Aires generó en el período que va de enero a julio de 2020 el 52.2% de las faenas (servicios) totales, y Bahía Blanca un 32.5% de tales faenas totales. Por lo tanto, el peso de ambos puertos sobre el total de servicios o faenas realizadas en todos los puertos del país oscila alrededor del 84%.

### **Puerto de Buenos Aires y su *hinterland***

46. La participación de mercado de JV ARTUG en el puerto de Buenos Aires y su *hinterland* será del 41.4% (23.8% aportado por RUA-NAVIERA y 17.6% por ANTARES), siguiéndole de cerca SVITZER S.A. (ex MADERO AMARRES S.A.), que detenta el 25.6% del mercado. Dicha participación, convierte a la nueva entidad en el nuevo líder del mercado, como se puede apreciar en la siguiente tabla.

**Tabla N.º 2 | Participaciones de mercado de remolque maniobra en el Puerto de Bs As y su *hinterland***

Según facturación en U\$S - 2017 a julio 2020

Empresa	2017		2018		2019		enero a julio 2020	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Antares Nav	10.559	33,3%	5.332	24,4%	4.448	23,7%	1.880	17,6%
RUA	7.660	24,1%	4.038	18,5%	2.879	15,3%	2.538	23,8%

Svitzer	-	0,0%	5.947	27,2%	5.488	29,2%	2.727	25,6%
Trans Ona	9.604	30,3%	5.198	23,8%	4.053	21,6%	1.213	11,4%
INMARSA	3.915	12,3%	1.361	6,2%	1.929	10,3%	1.068	10,0%
La Plata remolque		s/d		s/d		s/d	1.247	11,7%
Total	31.738	100,0%	21.876	100,0%	18.797	100,0%	10.673	100,0%
IHH Previo	2.757		2.277		2.217		1.894	
IHH posterior							2.732	
$\Delta$							838	
Nueva entidad		57,40%		42,83%		38,98%		41,39%
Umbral de dominancia						50,00%		44,60%

Fuente: CNDC sobre la base de información aportada por las partes notificantes en el presente expediente.

47. El nivel de concentración, como consecuencia de la presente operación en este mercado

portuario, sería de 2.732 puntos del IHH, altamente concentrado, con 838 puntos mayores al nivel previo (delta incremental).

48. Para determinar la potencialidad que tiene la operación analizada para consolidar una posición de dominio en el mercado servicios de remolque maniobra portuario del *hinterland* de Buenos Aires, se utilizará una herramienta cuantitativa<sup>9</sup> que se conoce como umbral de dominancia. Dicho indicador, propuesto originalmente por Melnik, Shy y Stenbacka (2008), se define del siguiente modo:

49. Donde  $s_1$  es la participación de mercado de la empresa de mayor tamaño y  $s_2$  es la participación de la segunda empresa de mayor tamaño en el mercado. Según el criterio detrás de este concepto, para que pueda considerarse que una empresa es candidata a tener posición dominante, la misma debe ser la de mayor tamaño en el mercado y, además, debe cumplirse que " $s_1 > s_D$ ".

50. En particular, el umbral de dominancia para este mercado sería  $s_D = 44,6\%$ . Por lo tanto, aun cuando JV ARTUG se consolide como el primer jugador en dicho mercado, no se podría afirmar que la operación consolide una posición de dominio, aunque la escasa diferencia que existe entre la participación conjunta post operación y el umbral de dominancia tampoco permite descartarlo.

51. No obstante, como se observa en el cuadro precedente, existe un competidor importante como es SVITZER (con el 25% del mercado), y otros competidores relevantes como son TRANSONA (11.4%), LA PLATA REMOLQUES (11.7%), e INMARSA(10%).

52. Sin embargo, el alto nivel de fluctuación que presentan las participaciones de mercado hace presumir que en el mercado en cuestión existiría un alto nivel de rivalidad, lo que limitaría significativamente la posibilidad de que JV ARTUG pueda abusar de una presunta posición dominante.

53. En consecuencia, no se observan efectos horizontales tales que generen preocupación en términos de la competencia existente en el mercado de remolque maniobra portuario en el puerto de Buenos Aires y su *hinterland*.

### **Puerto de Bahía Blanca y su *hinterland***

54. Al mes de julio de 2020, en el mercado portuario de Bahía Blanca y su *hinterland* (Necochea y Quequén), ANTARES ostenta un 19,1 % del mercado, mientras que la empresa NAVIERA, del grupo RUA-NAVIERA, tiene una participación del 17,3 %, por lo que la participación conjunta del JV ARTUG ascenderá al 36,4 %.



55. El nivel de concentración previo a la operación bajo estudio era de 2.106 puntos del IHH y con la operación dicho índice aumenta 661 puntos llegando a 2.767, implicando ello un mercado altamente concentrado.

56. También en este mercado la nueva entidad pasa a liderar el mercado de remolque portuario, desplazando a SVITZER S.A., que previo a la implementación de la operación notificada lideraba el mismo con un 29.1 %.

**Tabla N.º 3 | Participaciones de mercado del servicio de remolque en el Puerto de Bahía Blanca**

Según facturación en US\$ - 2017 a julio 2020

Empresa	2017		2018		2019		a julio 2020	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Antares Nav	6.345	34,6%	3.760	30,3%	4.232	26,9%	2.449	19,1%
Naviera del Sur		0,0%		0,0%		0,0%	2.208	17,3%
Svitzer	5.835	31,8%	5.215	42,0%	4.561	29,0%	3.722	29,1%
Trans Ona	6.148	33,5%	3.436	27,7%	4.676	29,7%	2.180	17,0%
INMARSA	-	0,0%	-	0,0%	2.265	14,4%	2.235	17,5%
Total	18.328	100,0%	12.411	100,0%	15.734	100,0%	12.794	100,0%

IHH previo	3.337		3.450		2.654		2.106	
IHH posterior							2.767	
$\Delta$ IHH							661	
Nueva entidad		34,62%		30,30%		26,90%		36,40%

Fuente: CNDC sobre la base de información aportada por las partes notificantes en el presente expediente.

57. Nuevamente se observa que las participaciones de mercado de las incumbentes varían significativamente entre los dos períodos analizados, lo que sugeriría un alto grado de rivalidad prevaleciente en este mercado.

58. Asimismo, el índice de Melnik, Shy y Stenbacka post operación arroja un SD del orden del 39%, umbral que se sitúa por encima de la participación conjunta de las partes y descarta la posibilidad de que se constituya una empresa con posición dominante en el referido mercado.

59. En consecuencia, no se observan efectos horizontales tales que generen preocupación en términos de la competencia existente en el mercado de remolque maniobra portuario en el puerto de Bahía Blanca y su hinterland.

### **Mercado Nacional Portuario**

60. Como ya se expresó anteriormente, el mercado de remolque maniobra portuario es un mercado geográfico de alcance nacional y comprende las actividades de remolque maniobra que se generan en todos los puertos marítimos y fluviales de la República Argentina —cabe señalar, en lo que respecta a esta operación, que el *joint venture* no alcanza a aquellos servicios que se realizan en terminales portuarias de hidrocarburos que cuentan con sistemas de carga y descarga de boyas o campo de boyas.

61. Analizada la participación combinada de empresa que emerge del *joint venture* —JV

ARTUG— en el mercado nacional, surge que tiene una participación del 33.1 % del total facturado a julio de 2020 y de un 32.1% del total de servicios realizados. Dicha participación conjunta no difiere significativamente de la observada en los dos mercados portuarios analizado, debido a que los mismos, en términos de servicios de remolque portuario, resultan ser casi un 60% del total facturado y un 84.6 % del total de faenas en el orden nacional.

62. El nivel de concentración del mercado nacional es de 2.126 puntos del IHH post operación, resultando un mercado moderadamente concentrado.

**Tabla N.º 4 | Participaciones de mercado de empresas de remolque maniobra en el total del país.**

Según facturación en miles de u\$s - 2017 a julio 2020				
Empresa	2017	2018	2019	Enero- jul. 2020
	%	%	%	%
SVITZER	19,93%	26,63%	23,49%	22,30%
INMAR SA	10,50%	14,40%	14,19%	18,80%
ANTARES	23,99%	18,56%	20,80%	17,80%
TRANS ONA	17,54%	13,96%	14,97%	11,00%
RUA	9,76%	8,36%	6,80%	8,20%
NAVIERA	3,67%	4,66%	6,52%	7,10%

AEROSPACE	2,08%	2,78%	3,70%	5,60%
LA PLATA REMOLQUES	3,13%	4,27%	4,67%	4,00%
LOGÍST. Y SERV. MARÍTIMOS	1,34%	2,71%	2,88%	2,80%
SIPSA	0,57%	0,68%	0,98%	1,70%
COOPOR	0,58%	0,29%	1,01%	0,70%
ABADÍA DEL MAR	6,91%	2,69%	0,00%	
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
IHH previo.	1.564	1.589	1.544	1.465
IHH posterior.				2.126
$\Delta$ IHH pos operación				661
Participación conjunta				33,10%

Fuente: CNDC sobre la base de información aportada por las partes notificantes en el presente expediente.

63. Por las consideraciones expuestas, la operación bajo análisis no muestra efectos

horizontales que puedan distorsionar seriamente las actuales condiciones de competencia en el mercado de servicios de remolque maniobra portuario.

### **2.5.2. Efectos verticales**

64. El análisis del primer efecto vertical apunta a determinar si existe la posibilidad de cierre del mercado aguas arriba en que se encuentran operando tanto las empresas del grupo RUA –NAVIERA (RUA y NAVIERA) como las del grupo ANTARES-ULTRANAV (ANTARES, REMOLCADORES ULTRATUG LTD, REMOLCADORES ARTUG y LUJÁN), eliminando a competidores existentes o posibles entrantes que ofrezcan el servicio de remolque maniobra.

65. Como ya se analizara en el apartado de efectos horizontales, no existe evidencia que permita presuponer un cierre de mercado de remolque maniobra de algún competidor de la nueva entidad, ni en los puertos analizados ni en el mercado ampliado nacional, en parte debido a la alta sustitución por el lado de la oferta (cualquier remolcador puede acudir a la demanda generada en cualquier puerto en forma rápida y eficaz) y en parte debido a la posibilidad de subcontrataciones, habituales cuando las condiciones de la demanda crecen por encima de la capacidad de la flota existente.

66. En forma complementaria, resulta necesario evaluar la posibilidad de cierre de mercado aguas abajo, que se podría originar en el eventual retiro del servicio de remolque maniobra a empresas competidoras de ambos grupos, de forma tal que pudiera comprometer la permanencia en el mercado de los competidores de RUA-NAVIERA y de ANTARES-ULTRANAV en los mercados de transporte (agenciamiento) fluvial de contenedores y de transporte marítimo de graneles en sus diversas variantes (granos, líquidos, químicos, combustible y petróleo) por reducción de la demanda de sus servicios (cierre de mercado).

67. Una característica esencial de este mercado es que es un mercado de demanda y los que la generan, en general, son ajenos al sector del transporte (grandes brokers comerciales, compañías cerealeras multinacionales o agentes fletadores), quienes son los que imponen el buque y los puertos donde operarán la carga y la descarga e, indirectamente la contratación de los servicios de remolque. Así, las posibilidades de que un retiro de servicios de remolque por parte de la nueva entidad a sus competidores aguas abajo tropezaría con un efectivo poder compensatorio de dichos agentes económicos.

68. En cuanto al mercado de contenedores que llegan por la vía oceánica al Puerto de Buenos Aires y son transbordados y transportados por la vía fluvial hacia Uruguay y en especial hacia Paraguay, las remolcadoras del grupo ANTARES no prestan servicios a la transportadora del grupo RUA (NAVIERA DEL MERCOSUR), la cual ostenta un 9% de los contenedores transbordados de exportación e importación.

69. Por otra parte, de las 12 empresas fluviales que prestan servicios de transbordos de contenedores y que compiten con NAVIERA DEL MERCOSUR, ocho de ellas utilizan servicios de remolque portuario en el puerto de Buenos Aires al tener buques motor containeros (Naviship, Vessel, Navemar, Capanu, SG3, Independencia Shipping, Repremar y MSG) no pudiendo JV ARTUG hacer un retiro de servicios sin que ello no implique un traspaso inmediato de sus clientes hacia otros oferentes en el Puerto de Buenos Aires.

70. Por último, en cuanto a los mercados de graneles en sus diferentes versiones, las empresas remolcadoras del grupo RUA (RUA y NAVIERA) no prestan servicios de remolque a las agencias marítimas (empresas marítimas de transporte de graneles, sólidos y líquidos) del grupo ANTARES-ULTRANAV (ULTRABULK, ULTRANAV INTERNATIONAL y PANAMAX INTERNATIONAL SHIPPING COMPANY) y los servicios prestados por la remolcadora ANTARES a las empresas marítimas de su propio grupo son preexistentes a la presente operación bajo análisis.

71. En consecuencia, los efectos verticales de la presente operación en estos mercados de graneles son prácticamente inexistentes, pues la participación de las empresas del grupo ANTARES-ULTRANAV en dichos mercados son irrelevantes (i.e., las tres empresas graneleras del grupo ANTARES-ULTRANAV operaron 137 buques en todo el país en el 2020 sobre un total aproximado de 3.580 buques graneleros —sólidos y líquidos— operados en Argentina , según proyecciones de la Dirección Nacional de Logística y Planificación del transporte).

72. Adicionalmente, se han observado relaciones verticales entre el alquiler de buques remolcadores, prestado por una de las empresas del grupo ANTARES-ULTRANAV (RIO LUJÁN) a ANTARES (del mismo grupo) y a un competidor de RUA en el mercado de transbordo de contenedores (VESSEL S.A.). Sin embargo, ambas relaciones son preexistentes a esta operación bajo estudio.

73. Por las consideraciones expuestas, los efectos verticales analizados no tienen entidad suficiente como para alterar las condiciones de competencia de los mercados afectados que puedan generar perjuicios al interés económico general.

## **2.6. Conclusiones**

74. Por las consideraciones expuestas, no se observan efectos horizontales y verticales que generen preocupación en términos de defensa de la competencia en los mercados analizados.

## **2.7. Cláusulas de restricciones accesorias a la competencia**

75. Habiendo analizado la documentación aportada, esta CNDC advierte la presencia de

cláusulas restrictivas de la competencia, las cuales se encuentran estipuladas en el «Acuerdo de Joint Venture» y en el «Acuerdo de Accionistas» aplicable a los socios de JV ARTUG, los cuales han sido celebrados entre ANTARES y ULTRANAV, por un lado, y RUA, NAVIERA, BOLUDA TOWAGE LATAM S.L. y los Sres. Carlos Alfonso RUIZ MORENO, Lucio Fernando RUIZ, Alicia Elena RUIZ, Andrés Gustavo BALLOTTA y María Fernanda BALLOTTA, por el otro.

76. La «Cláusula 17 | Obligación de No Competencia. Obligación de No solicitar», estipulada en el «Acuerdo de Joint Venture» reseñado en el párrafo anterior, establece en su sub-sección (i) que los grupos empresariales que conforman el *joint venture* deberán abstenerse —hasta la fecha de terminación del *joint venture*— de participar directa o indirectamente en cualquier negocio que consista en la prestación de servicios de remolque maniobra portuario en el ámbito marítimo o fluvial, incluyendo además los servicios de remolque fuera del ámbito portuario por operaciones de acompañamiento, asistencias, varaduras y salvatajes, *stand-by* de buques regasificadores y operaciones con buques gaseros (LNG); y/o cualquier alquiler a casco desnudo de remolcadores de puerto de su propiedad y/o la venta de remolcadores —estas dos últimas restricciones de alquiler y/o venta siempre que el destino sea exclusivamente para la prestación de servicios de remolque.

77. Adicionalmente, cabe destacar que las partes de la operación han estipulado que el JV ARTUG y las firmas pertenecientes al grupo ANTARES no podrán prestar servicios de remolque maniobra portuario y servicios conexos en el ámbito del Puerto de Mar del Plata.

78. La sub-sección (ii) de la cláusula mencionada dispone que los grupos empresariales que conforman el *joint venture* se comprometen recíprocamente —hasta la fecha de terminación del *joint venture*— a no solicitar la contratación de, contratar como empleado, o bajo otro título de prestación de servicios personales, sea directa o indirectamente, a cualquiera de los empleados de JV ARTUG, o de los grupos empresariales que lo controlan.

79. Asimismo, los grupos empresariales que conforman el *joint venture* han acordado que no constituirá una violación a la obligación de no competencia estipulada “... *la prestación de Servicios de Remolque y todas sus actividades conexas realizadas a través de PONTEMAR S.R.L.... siempre y cuando los remolcadores a ser utilizados... en la prestación de dichos Servicios de Remolque tengan un sistema de propulsión convencional y una potencia igual o menor 2.000 HP.*”

80. De la misma manera, y relacionada con lo reseñado en el párrafo 77 del presente, ha sido estipulado que tampoco constituirá una violación a la obligación de no competencia la prestación por parte de RUA y NAVIERA y/o sus afiliadas de “... *Servicios de Remolque y actividades conexas en el Puerto de Mar del Plata.*”

81. Cabe destacar que la estipulación de no competencia acordada en el «Acuerdo de Accionistas» del JV ARTUG es idéntica —en todos sus términos y alcances— a la dispuesta en el «Acuerdo de Joint Venture» que fue analizada en párrafos anteriores.

82. En este caso, y según se ha expuesto en la sección precedente, esta CNDC no ha encontrado elementos de preocupación respecto de la operación notificada y, habiendo evaluado los criterios de necesidad, vinculación, duración, partes involucradas y alcance, no existen objeciones que formular a las restricciones estipuladas, tal como han sido acordadas en el marco de la transacción —en las condiciones y términos ya reseñados.

### **III. ENCUADRAMIENTO JURÍDICO**

83. Las empresas involucradas notificaron en tiempo y forma la 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 esta CNDC.

84. La 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.

85. 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 norma.<sup>10</sup>

### **IV. PROCEDIMIENTO**

86. El día 28 de septiembre de 2020, las firmas ANTARES, ULTRANAV, REMOLCADORES ULTRATUG LIMITADA, RUA, NAVIERA y BOLUDA TOWAGE LATAM S.L., y los Sres. Carlos Alfonso RUIZ MORENO, Lucio Fernando RUIZ, Alicia Elena RUIZ, Andrés Gustavo BALLOTTA y María Fernanda BALLOTTA notificaron en forma conjunta la operación de concentración económica mediante la presentación del formulario F1 correspondiente.

87. El día 16 de noviembre de 2020 —y tras analizar las presentaciones efectuadas—, esta CNDC consideró que la información presentada se hallaba incompleta, formulando observaciones y haciéndole saber a las partes que el plazo previsto en 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 17 de noviembre de 2020.



88. Con fecha 17 de noviembre 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.

89. Cabe resaltar que ninguno de los organismos mencionados ha brindado una respuesta a la intervención que oportunamente se les solicitara, 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.

90. Con fecha 20 de abril de 2022, las partes notificantes dieron respuesta a lo solicitado, teniéndose por completo el formulario F1 acompañado.

91. 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 2022.

92. 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.

93. Conforme 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 20 de abril de 2022.

## **V. CONCLUSIÓN**

94. De acuerdo con lo expuesto precedentemente, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe 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.

95. Por ello, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja a la SEÑORA SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR autorizar la operación notificada, la cual consiste en la creación de un *joint venture* entre ANTARES NAVIERA S.A., RUA REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S.A.M.C. y NAVIERA DEL SUR S.A., que será operado a través de la firma REMOLCADORES ARTUG S.A., todo ello en virtud de lo establecido en el artículo 14, inc. (a), de la Ley N.º 27.442.

El vocal de esta Comisión Nacional, Dr. Pablo Lepere no suscribe el presente por encontrarse en uso de licencia según nota NO-2022-62156261-APN-CNDC#MDP.

- 
- [1] ANTARES recibirá acciones representativas del 0,20% del capital social de JV ARTUG.
- [2] Los accionistas de RUA y NAVIERA recibirán en forma directa acciones representativas del 2% del capital social de JV ARTUG.
- [3] Ver «Anexo I» de la presentación de fecha 13 de octubre de 2020.
- [4] Según informan las partes, las empresas RUA, NAVIERA DEL SUR S.A. y/o sus afiliadas, podrán brindar servicios de remolque maniobra en forma independiente del joint venture en el Puerto de Mar del Plata
- [5] Según la Comisión Europea, en el Case N.º 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 si mismo.
- [6] Ver Dictamen CNDC N.º IF-2021-47695720-APN-CNDC#MDP del 28 de mayo de 2021, emitido en el marco del expediente EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC, caratulado “SVITZER LATIN AMERICAS B.V. Y MERIDIAN MARITIME S.A. S/NOTIFICACION ART. 8 LEY 25156”, y su acumulado el 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.”
- [7] Por las características de la demanda del servicio en el Puerto de Bahía Blanca y en el de Necochea-Quequén, habitualmente ocasionales o eventuales para las líneas marítimas, los remolcadores operativos en uno de ellos pueden presentarse rápidamente a prestar servicios en el otro (sustitución desde el lado de la oferta) si las condiciones del negocio comercial que los originan son sustentables para las empresas de remolque, o bien ser subcontratados por otra empresa competidora cuando el incremento de la demanda de servicios exceda su capacidad de remolque.
- [8] Ver Dictamen CNDC N.º IF-2021-47695720-APN-CNDC#MDP del 28 de mayo de 2021, emitido en el marco del expediente EX-2020-65567485- -APN-DR#CNDC, caratulado “SVITZER LATIN AMERICAS B.V. Y MERIDIAN MARITIME S.A. S/NOTIFICACION ART. 8 LEY 25156”, y su acumulado el 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.”
- [9] [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/herramientas\\_cuantitativas\\_para\\_el\\_analisis\\_de\\_concentrac\\_2.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/herramientas_cuantitativas_para_el_analisis_de_concentrac_2.pdf)
- [10] Al respecto, conviene destacar que la Ley N° 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)."

---