2316

BUENOS AIRES, 26 MAR 2001

VISTO el Expediente N° 064-013454/2000 y su agregado sin acumular N° 064-004283/2001 del Registro del MINISTERIO DE ECONOMÍA, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 58 de la Ley N° 25.156 faculta a la Autoridad de Aplicación de la Ley N° 22.262 a intervenir en las causas que se inicien durante la vigencia de la primer norma citada, subsistiendo sus funciones hasta que se constituya y se ponga en funcionamiento el TRIBUNAL NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA.

Que en consecuencia, 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, procede su presentación y tramitación por los obligados ante la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, en virtud de lo dispuesto y por la integración armónica de los artículos 6° a 16° y 58° de la Ley N° 25.156.

Que el Expediente N° 064-13454/2000 del Registro del MINISTERIO DE ECONOMÍA da cuenta de la notificación presentada en los términos del artículo 8° de la Ley N° 25.156 con relación a la concentración económica por la cual la empresa MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A. adquiere el SETENTA POR CIENTO (70%) del capital social de las terminales portuarias TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A., acto que encuadra en el artículo 6°, inciso c) de la Ley N° 25.156.

292

Que con fecha 8 de Marzo de 2001 se dictó la Resolución SDCyC N° 63 que dispuso suspender por el término de QUINCE (15) días, el plazo procesal previsto en el artículo 13° de la Ley N° 25.156, de conformidad con lo establecido en el artículo 24°, inciso

I) de la Ley mencionada, a fin de profundizar el análisis del impacto de la operación notificada, en las condiciones de competencia del mercado involucrado.

Que con fecha 13 de Marzo de 2001, se cumplió con la notificación a las partes de la Resolución mencionada en el considerando precedente.

Que el 16 de Marzo de 2001, el representante de la empresa MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A., realizó una presentación por ante la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, manifestando que no consentía la Resolución mencionada debido a que en la fecha de notificación se encontraba vencido el plazo previsto en el artículo 13° de la Ley N° 25.156, produciéndose por ello la aprobación tácita prevista en el artículo 14 de la misma Ley, alegando la aplicación de la teoría del silencio de la Administración.

Que la mencionada presentación fue rechazada por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

Que posteriormente, con fecha 22 de Marzo de 2001, bajo el Expediente N° 064-004283/2001, el apoderado de la empresa MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A., realizó una presentación ante la SECRETARIA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEL CONSUMIDOR a mi cargo, manifestando que no consentía por infundada la decisión de la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

292

Que a fin de resolver las presentaciones realizadas, es necesario esclarecer las normas que se aplican a este tipo de procedimientos.

Que el artículo 57° de la Ley N° 25.156 establece expresamente que "No serán aplicables a las cuestiones regidas por esta Ley las disposiciones de la Ley N° 19.549".

Que el artículo 13° de la Ley N° 25.156 determina que "En todos los casos sometidos a la notificación prevista en el este capítulo, el Tribunal por resolución fundada, deberá decidir dentro de los CUARENTA Y CINCO (45) días de presentada la solicitud y

documentación respectiva".

Que el artículo 14° de la norma mencionada en el considerando precedente, establece que "transcurrido el plazo previsto en el artículo anterior sin mediar resolución al respecto, la operación se tendrá por autorizada tácitamente."

Que asimismo, el artículo 24°, inciso l) de la misma norma faculta a la Autoridad de Aplicación a "Suspender los plazos procesales de la presente Ley por resolución fundada".

Que analizando armónicamente las normas citadas en los considerandos precedentes, y partiendo de la no aplicación de la Ley que regula los procedimientos administrativos, cabe concluir que la Resolución SDCyC N° 63 del 8 de Marzo de 2001 es válida y eficaz desde el momento de su dictado toda vez que el artículo 14° del cuerpo legal de aplicación a estos procedimientos establece que debe "decidir dentro de los CUARENTA Y CINCO (45) días, mientras el artículo 14° utiliza la expresión "sin mediar resolución".

Que es evidente que en el caso de autos, se produjo la suspensión de los plazos procesales previstos en el artículo 13° de la Ley N° 25.156 el día 8 de Marzo de 2001 por el dictado de la Resolución mencionada.

Que por otra parte, y luego de profundizar el análisis del impacto de la operación de concentración económica notificada, se concluye que la misma no infringe el artículo 7° de la Ley N° 25.156 al no disminuir, restringir o distorsionar la competencia, de modo que pueda resultar prejuicio al interés económico general.

Que el suscripto comparte los términos del Dictamen emitido por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA dependiente de la SECRETARIA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEL CONSUMIDOR, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, y cuya copia autenticada se incluye como ANEXO I y es parte integrante de la presente.

292

Que el infrascripto resulta competente para el dictado del presente acto en virtud de lo establecido en los artículos 13 y 58 de la Ley N° 25.156.

Por ello,

EL SECRETARIO DE DEFENSA DE LA COMPENTENCIA Y DEL CONSUMIDOR

RESUELVE:

ARTÍCULO 1° .- Ratificar la validez de la Resolución SDCyC Nº 63 de fecha 8 de Marzo de 2001.

ARTÍCULO 2°.- No hacer lugar a la presentación realizada por el apoderado de MAERSK ARGENTINA HOLDING S.A. en el Expediente Nº 064-004283/2001 por las razones mencionadas en los considerandos que sustentan la presente Resolución.

ARTÍCULO 3º.- Autorizar la operación de concentración económica notificada, por la cual, MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A., adquiere el SETENTA POR CIENTO (70%) del capital social de las terminales portuarias TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A., de acuerdo a lo previsto en el artículo 13, inciso a) de la Ley Nº 25.156.

ARTÍCULO 4°.- Considérese parte integrante de la presente, al Dictamen emitido por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA de fecha 22 de Marzo de 2001, que en CUARENTA Y OCHO (48) fojas autenticadas se agrega como Anexo I.

ARTÍCULO 5°.- Regístrese, comuníquese y archívese.

292

RESOLUCIÓN N° 17

Dr. CARLOS WINOGRAD
Secretario de Defensa de la
Competencia y del Consumidor

Ministerio de Economía
Secretaría de Defensa de la Competencia y del Consumidor
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

17

Expte. N° 064-013454/00

DICTAMEN CONCENT. N° 236

BUENOS AIRES, 22 MAR 2001

SEÑOR SECRETARIO:

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a la operación de concentración económica que tramita en expediente N° 064-014734/00 del Registro del Ministerio de Economía caratulado "MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A., TERMINAL 4 S.A. Y TERMINAL EMCYM S.A. S/NOTIFICACION ART. 8° LEY 25.156 (F1)" por la cual MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A. adquiere el setenta por ciento del capital social de las Terminales Portuarias TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A.

I. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACION Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES

I.a. La operación

1. El día veintiocho de marzo de 2000, las empresas MAERSK ARGENTINA S.A y/o la sociedad vinculada al grupo A. P. MØLLER que esta designare, y EMPRESA GUILLERMO MARTINEZ S.A.I.C. y F. celebraron un contrato de compraventa de acciones acordando la transferencia de la totalidad de las acciones representativas del 21% del capital que esta última posee en las empresas TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A..

2. Asimismo, entre las disposiciones del acuerdo figuraba como condición, la de obtener las autorizaciones que deben otorgar para este tipo de operaciones las autoridades pertinentes de acuerdo con lo dispuesto por el artículo octavo de los estatutos de TERMINAL 4 S.A. y correspondientes de los estatutos de TERMINAL EMCYM S.A. que disponen que durante los tres primeros años de vigencia de la sociedad los accionistas no podrán transferir o prendar sus tenencias a terceros. A partir de entonces podrán

M.E.
PROESGRALD N°
292

hacerlo, previa autorización del Concedente de la Concesión, de conformidad con las disposiciones de la Licitación Pública Internacional N° 6 de 1993.

3. Por otro lado, se dispuso como condición que, MAERSK ARGENTINA S.A. haya adquirido el 49% de las acciones de TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. que posee la firma GABRIEL y CIA. S.R.L. así como también, que dicha adquisición haya sido aprobada por la autoridad de aplicación pertinente de acuerdo con lo exigido por los estatutos de las referidas empresas de acuerdo con el Pliego de la Licitación Pública Internacional N° 6 de 1993, aunque el incumplimiento de la segunda de las opciones nombradas no invalidaba la operación.

4. El día 20 del mes de junio de 2000 las empresas MAERSK ARGENTINA S.A. y MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A. firmaron un convenio por el cual, MAERSK ARGENTINA S.A. manifiesta que, en función de las facultades conferidas por el contrato de compraventa de acciones descripto en el párrafo anterior, cede todos los derechos y obligaciones emergentes del mismo a la empresa MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A.

5. El día 9 de agosto de 2000, las empresas MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A. y GABRIEL y CIA. S.R.L. celebraron un contrato de compraventa de acciones acordando la venta por parte de GABRIEL y CIA. S.R.L. del 49% de la tenencia accionaria de las empresas TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A.

M.E.
PROESGRALD N°
292

6. Cabe destacar que la compra definitiva queda sujeta a la aprobación previa por parte de la Administración General de Puertos dado que así lo establece como requisito el Pliego de Licitación Pública Internacional N° 6/93 mediante el cual se otorgó la concesión de la explotación de dichas terminales portuarias.

I.b. La actividad de las partes

7. MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A. es una sociedad de las denominadas "holding" que tiene por objeto la tenencia de acciones de otras sociedades, cuyo control es ejercido por la empresa danesa A.P.MOLLER, que tiene por objeto la explotación de las

FIEL DEL ORIGINAL
Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

líneas de navegación marítima llamada MAERSK SEA LAND con tráfico regular a los puertos de la República Argentina.

8. MAERSK ARGENTINA S.A. es una empresa radicada en el país bajo el control de MAERSK SOUTH AMERICA LTD. la que, a su vez, se encuentra bajo el control del grupo A.P. MØLLER, y tiene como objeto principal actuar como agente marítimo de los buques de la línea de navegación llamada *Maersk Line*. Esta línea es explotada por el grupo A. P. MØLLER con domicilio social en Esplanaden, Copenhague, teniendo un tráfico regular a los puertos argentinos. Por último, realiza operaciones de reparación y mantenimiento de contenedores refrigerados y/o secos. A.P.MOLLER, a su vez, controla indirectamente a las empresas que a continuación se mencionan en nuestro país:

   - AGENCIA MARITIMA SEA LAND S.A. es una sociedad constituida en la República Argentina, que actualmente no desarrolla actividad, pero que, actuaba con exclusividad como agente marítimo de los buques de la línea *Sea Land*, con tráfico regular a la costa este de los Estados Unidos.

   - SOUTH AMERICA TRUCKING S.A. (SATSA) es una sociedad constituida en la República Argentina que tiene como actividad principal el transporte de contenedores desde el puerto hasta destino del país que lo haya contratado, tercerizando la empresa el servicio a través de la contratación de fletes o camiones.

   - MAERSK LOGISTICS ARGENTINA S.A. es una empresa de reciente constitución en nuestro país, que tiene como objeto los servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías, organizando el transporte de las mismas por vía marítima, aérea o terrestre siendo una especie de intermediario entre los cargadores y los distintos medios.

M.E.
PRODECRALD Nº
292

9. GABRIEL Y CIA. S.R.L. es una sociedad constituida y existente de conformidad con las leyes argentinas, poseedora del 79% del capital de las empresas en TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL ENCYM S.A., que tiene por objeto la carga y descarga de buques y servicios de estadía de contenedores, carga general y subproductos de la agricultura.

10. EMPRESA GUILLERMO MARTINEZ S.A. es una sociedad constituida bajo las leyes nacionales, poseedora del 21% restante de las empresas TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL ENCYM S.A., que se dedica a los servicios portuarios consistentes en la carga y descarga de buques fluviales y oceánicos y almacenamiento pre y pos carga en zona aduanera primaria.

11. TERMINAL EMCYM S.A. las operaciones de esta Terminal son sólo de exportación y consisten en la recepción de la mercadería que llega sobre camión, pudiendo ser volcador o de campaña, pesada (tara/destara), su descarga a silo y posterior entrega a bordo. La recepción y entrega se efectúa a través de las instalaciones de la Terminal, las que consisten en una torre de manipuleo de más de 60 mts. de altura sobre muelle, y una galería de embarque conectada con la torre, sobre la que se ubican cintas transportadoras desde las que por medio de 5 tubos se cargan por gravedad los buques.

12. TERMINAL 4 S.A. es una sociedad constituida y existente de conformidad con las leyes de la República Argentina, que tiene por objeto la explotación de las instalaciones de la Terminal Portuaria nro. 4 del puerto de Buenos Aires, prestando servicios de entrega y recepción de contenedores, y carga general a los importadores y exportadores, respectivamente.

II. ENCUADRAMIENTO JURIDICO

M.E.
PROESGRALD N°
292

13. Las empresas involucradas dieron cumplimiento en tiempo hábil a lo dispuesto en el artículo 8º de la Ley N°. 25.156, notificando la operación a la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA el día 19 de septiembre de 2000.

14. La operación bajo estudio es una transferencia de acciones celebrada en el país y con efectos locales que implica la toma de control de las empresas TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A., acto que encuadra en las disposiciones del artículo 6º, inciso c) y del artículo 3° de la Ley N° 25.156.

15. La obligación de notificar la operación referida está dada, de acuerdo a la información brindada por las partes en la presentación, por el volumen total de negocios a nivel

mundial de las empresas afectadas que supera el umbral establecido en el artículo 8°, PESOS DOS MIL QUINIENTOS MILLONES ($2.500.000.000).

III. ANALISIS DEL MARCO LEGAL EN MATERIA PORTUARIA.

III.a. Legislación relevante vigente a nivel nacional

16. Hasta principios de los años '90 el sistema portuario argentino se desarrolló en base a un esquema de administración centralizada. Nuestros puertos se caracterizaron por una intensa regulación ejercida por el organismo estatal encargado de la gestión de los mismos, la Administración General de Puertos, creada por Decreto Ley N° 4263/56 (en adelante AGP), y por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables creada por Decreto N°. 8803 (en adelante DNCPyVN). A partir de entonces se han desarrollado numerosos puertos y se modernizó la mayoría de los preexistentes, incorporando importantes inversiones en infraestructura y equipos, que incrementaron la eficiencia operativa general en los procedimientos de administración y gestión, por lo que el sector privado ha tenido un rol protagónico en esta última etapa de cambios.

III.b. Antecedentes

17. La Ley 23.696/89 del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, de Reforma del Estado dispuso la privatización, descentralización y provincialización de los puertos que hasta el momento se encontraban en la órbita del Estado Nacional. Mediante Decreto N° 2.074/90 del Ministerio de Obras y Servicios Públicos se dispuso la concesión de obras y servicios a cargo de la A. G.P. en los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fe y Ushuaia, así como también la transferencia de la administración y explotación de los demás puertos que estaban a su cargo a las provincias que así lo solicitaran.

18. El Decreto N° 817/92 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, dispuso la disolución de la AGP, la que se debería efectivizar cuando hubieran sido privatizados, transformados o transferidos todos los puertos que se encontraban bajo su jurisdicción. Asimismo, se previó, que debían determinarse los canales de navegación que quedarían bajo responsabilidad de la actividad privada, los que quedarían bajo la responsabilidad de

M.E.
PROESGRALD N°
292

la autoridad de cada puerto, y aquéllos que permanecerían a cargo de la DNCPyVN. Por último, creó la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, a la que se le otorgó el carácter de autoridad portuaria nacional.

19. En junio de 1992 se sancionó la Ley 24.093 que regula todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operatoria de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse. Estableció que a solicitud de una provincia en cuyo territorio se sitúen puertos de propiedad o administrados por el Estado Nacional, éste le transferiría, a título gratuito, el dominio y/o administración portuaria. Para los casos especiales de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia se condicionó a que previamente se hubieran constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que asumieran la administración de cada uno de esos puertos.

20. Esta ley establece que los puertos se clasificarán según su uso en puertos de uso público y de uso privado[1], serán de uso público cuando por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera, y, de uso privado cuando ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos, debiendo desarrollar dicha actividad dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuario.

M.E.
PROESGRALIDN°
292

21. Como consecuencia de los cambios incorporados al marco jurídico del sector, el Estado Nacional ha dejado de participar en cuestiones comerciales u operativas de los puertos y actualmente cualquier particular puede construir, administrar y operar puertos de uso público o privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad, en tanto cumpla los requisitos para su habilitación, provea los servicios que deben prestarse a los buques y a las cargas, facilite las instalaciones establecidas para las

[1] Art. 7° de la Ley 24.093: "...Los puertos se clasificarán en:1) Según la titularidad del inmueble: Nacionales, Provinciales, Municipales, De los particulares. 2) Según su uso: Uso público, Uso privado. Son considerados de uso Público: aquellos que, por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera. Son considerados puertos de uso privado: aquellos que, ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos. Dicha actividad se

autoridades policiales y de control y cumpla las normas vigentes en cuanto a seguridad y protección del medio ambiente y de los usuarios.

III.b.1. El caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

22. Ocurre una situación particular en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires debido a que su puerto, cuya explotación se realiza a través de terminales entregadas en concesión a operadores privados, se ha mantenido bajo jurisdicción nacional.

23. Al sancionarse la Ley Nacional 24.093, en sus artículos 11 y 12 se disponía, entre otros aspectos, a solicitud de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y mediante el procedimiento que al respecto determinara la reglamentación, que el Poder Ejecutivo le transferiría a título gratuito el dominio y/o la administración portuaria a dicho municipio. Tal transferencia se concretaría a condición de que previamente se hubiera constituido una sociedad de derecho privado o ente público no estatal que se haría cargo de la administración del puerto (en los mismos artículos se establecieron iguales condiciones para los puertos de Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe).

24. Sin embargo, con posterioridad a la sanción de la mencionada Ley, el Poder Ejecutivo Nacional vetó (Decreto N° 1.029/92) los artículos referidos, impidiendo que, para el caso del Puerto de Buenos Aires, se concretara su transferencia a la ciudad.

25. La Constitución de la Ciudad establece que:

- "El Puerto de Buenos Aires es del dominio público de la Ciudad, que ejerce el control de sus instalaciones, se encuentren o no concesionadas"(Artículo 8).
- La Legislatura de la Ciudad "dicta la ley de puertos de la Ciudad" (Artículo 80).
- Según las atribuciones y facultades conferidas al Jefe de Gobierno de la Ciudad, éste "Administra el puerto de la Ciudad" (Artículo 104).

M.E.
PROESGRALES N°
292

desarrollará dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuarios..."

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

26. No obstante lo expuesto, la Legislatura de la Ciudad no ha dictado la ley de puertos prevista en el Artículo 80 de su Constitución y la gestión del Puerto de Buenos Aires continúa, al amparo de la legislación nacional vigente, a cargo de la Administración General de Puertos sin participación de ningún organismo del Gobierno de la Ciudad.

27. En el Pliego de Bases y Condiciones de las licitaciones de concesión se estableció (conforme lo estipulado en el Decreto N° 769/93 reglamentario de la Ley 24.093), que el Concedente cedería oportunamente sus derechos y obligaciones a una Sociedad Administradora del Puerto, la que ejercería la función de órgano de control de las concesiones, pero que mientras no se hiciera efectiva su constitución tales funciones serían ejercidas por la AGP.

28. Desde el punto de vista de la gestión comercial del puerto, el pliego de la licitación mediante la cual se otorgaron en concesión las terminales de Puerto Nuevo estableció algunas condiciones que, por la importancia de este puerto, merecen ser destacadas. Tales condiciones son:

- La AGP percibe de los usuarios "tasas de puerto" cuya recaudación está a cargo de los concesionarios, con un ingreso mínimo garantizado para cada terminal por los respectivos concesionarios.

- Las tarifas por servicios a las cargas prestados por los concesionarios tienen valores máximos establecidos por el concedente y deben ajustarse a una estructura homogénea definida en el pliego.

- Los concesionarios debieron desarrollar una serie de obras de infraestructura obligatorias para las que recibieron aportes económicos parciales del concedente.

- Los plazos de las concesiones son distintos para las diferentes terminales: dieciocho años para la Terminal 5, veinticuatro años para la Terminal 4 y veinticinco años para las Terminales 1-2 y 3.

- Las terminales pueden operar cualquier tipo de carga con excepción de líquidos inflamables a granel no contenedorizados.

N.E.
PROGRAMA N°
292

17

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

III.b.2. Provincia de Buenos Aires

29. Mediante convenio de fecha 12 de junio de 1991 se estipuló la transferencia a la órbita provincial, para su administración y operación sin restricciones, de los puertos de: San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Baradero, Zárate, Campana, Tigre, San Isidro, Olivos, La Plata, Mar del Plata y Carmen de Patagones. Con posterioridad la Nación y la Provincia acordaron también el traspaso a la jurisdicción provincial de los puertos de Dock Sud y Coronel Rosales, que son administrados por entes denominados "Consorcios de Gestión".

30. Mediante el Decreto Nº 203, del 17 de enero de 1997, se creó la Administración Portuaria Bonaerense (APB), dependiente de la Subsecretaría de Servicios Públicos del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, como continuadora legal de la ex-Dirección Provincial de Actividades Portuarias. La APB administra actualmente los puertos provinciales de San Nicolás, San Pedro, Zárate, Campana, Dock Sud, Mar del Plata y Coronel Rosales y hasta hace poco también administraba el puerto de La Plata, donde recientemente se ha instrumentado un Consorcio de Gestión similar a los de Bahía Blanca y Quequén.

M.E.
PROESGRALDN
292

III.c. Reciente proceso de cambio en la normativa portuaria

31. La Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Terminales Portuarias en Puerto Nuevo – Buenos Aires Nro. 6/93, establece las bases y condiciones para la Licitación Pública de cada terminal del Puerto Nuevo de Buenos Aires, determinando que los interesados pueden ofertar para más de una Terminal, pero en ningún caso ser adjudicatario de más de una de ellas, salvo en el caso de las terminales 1 y 2 en que se admite Oferta por ambas en forma conjunta.

32. La Autoridad de aplicación Portuaria dentro de Puerto Nuevo, es la Sociedad Administradora del Puerto (SAP), organismo responsable de las obras y servicios

comunes, sustituyendo el rol de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (en liquidación), que seguiría desarrollando sus funciones hasta tanto se hiciere efectiva su constitución. Para cubrir los costos de los servicios prestados, la SAP cobrará en forma directa, Tasas de Puerto a los Concesionarios de las Terminales Portuarias e, indirectamente, a través de los Concesionarios de las Terminales, a los responsables de los buques y de las cargas.

33. Es necesario destacar los siguientes artículos del Pliego de la Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Terminales Portuarias en Puerto Nuevo – Buenos Aires Nro. 6/93:

- Art. 1°:"... Los servicios a prestar serán el movimiento y almacenaje de las cargas y la atención de los buques y artefactos navales, que el Concesionario realizará a su exclusivo cargo, dentro del ámbito asignado a la Terminal, y con carácter de uso público...".

- Art. 36: El Concesionario de Terminal "asume el compromiso de hacer efectiva la prestación de los servicios mencionados a los usuarios que requieran utilizar la Terminal, en la medida de sus necesidades...".

- Art. 40: "Las terminales podrán operar cualquier tipo de carga, con excepción de líquidos inflamables a granel no contenerizados".

- Art. 49: "El Concesionario de Terminales no podrá celebrar con terceros ningún Contrato de Locación de espacios dentro de la terminal sin previa autorización del Concedente".

- Art. 56: "cada terminal deberá desarrollar sus actividades en forma independiente. La detección de acciones que atenten contra la libre competencia, implicando distribución de tráfico, acciones conjuntas de fijación de precios u otras se considerará como atentatoria contra los intereses de los Usuarios del puerto, siendo susceptibles las Terminales que se encuentren en este encuadramiento a la aplicación de sanciones...".

M.E.
PROESGRALD N°
292

- Art. 57: "El Concesionario de Terminales no podrá tener ni adquirir participaciones o vinculaciones societarias con sociedades o empresas concesionarias de otras Terminales del mismo Puerto, ni promover, mientras dure la concesión, acuerdos o participaciones que puedan mediatizar o interferir la libre competencia, a juicio de la SAP o de la Autoridad Portuaria Nacional, que corresponde actualmente a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables".

- Art. 82: "El Concesionario de Terminales no podrá, en ninguna circunstancia ceder la Concesión. La cesión de participaciones accionarias en la Sociedad Anónima Concesionaria requerirá la aprobación previa del Concedente y ninguna solicitud en este sentido podrá ser presentada antes de los tres años de iniciado el plazo de Concesión".

34. El día 25 de julio de 2000, el Ministerio de Infraestructura y Vivienda dictó la Resolución Nro. 215 que aprueba el texto del modelo de cláusula adicional a los contratos de concesión de las terminales portuarias de Puerto Nuevo – Ciudad de Buenos Aires – República Argentina que, entre las disposiciones de sus considerandos manifiesta que, el mantenimiento de cláusulas que impiden la asociación entre las terminales con fines comerciales, o el impedimento de que una compañía o persona pueda tener acciones en más de una terminal, conspira contra las economías de escala a las que el puerto debería recurrir para mantener su competitividad, actuando como una sola unidad operativa, ya que la competencia, base y espíritu de la licitación Pública Nacional e Internacional Nro. 6/93 se encuentra garantizada por la presencia de otros puertos que interactúan en el mismo "hinterland".

M.E.
PROESGRALD N°
292

35. Es conveniente destacar, respecto del análisis que nos ocupa, la sustitución de los artículos 56 y 57 del Pliego de Condiciones Generales de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 6/93:

- El artículo 56 del Pliego de Condiciones Generales de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 6/93 para la Concesión de Terminales Portuarias de Puerto Nuevo-Ciudad de Buenos Aires-República Argentina es sustituido, disponiendo la nueva redacción que, la detección de acciones que atenten contra la libre competencia y cuando éstas a juicio de la SAP y/o AGP, resulten en perjuicio de los usuarios del puerto,

harán pasibles a las terminales que se encuentren en este encuadramiento, a la aplicación de multas.

- Por último, sustituye al artículo 57 determinando que las eventuales adquisiciones de participaciones o vinculaciones societarias de sociedades o empresas concesionarias de otras terminales del mismo puerto, sólo podrán ser autorizadas por la SAP y/o AGP, previo estudio de que se mantengan las condiciones de libre competencia. La autorización no implicará disminución alguna de los compromisos asumidos por cada una de las terminales en forma individual frente al concedente. Asimismo, el acto administrativo que resuelva sobre la solicitud de autorización será dictado previa intervención de la Secretaría de Defensa de la Competencia y del Consumidor.

36. La Resolución Nro.309 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda del día 3 de octubre de 2000, complementa la Resolución anterior Nro. 215, estableciendo que las eventuales adquisiciones de participaciones o vinculaciones societarias entre concesionarias de terminales del mismo puerto, deberá prever la existencia de un mínimo de dos terminales operativas en el Puerto de Buenos Aires sin ningún tipo de vinculación o participación societaria entre si, de forma tal de mantener el principio de libre competencia en el mercado.

37. Cabe destacar, que la empresa Terminal Zarate S.A. demandó en diciembre de 2000, ante el tribunal con jurisdicción en lo Contencioso Administrativo N° 1 a cargo del Dr. Luis Marinelli, Secretaría N° 1 a cargo del Dr. Javier Pico Terrero, la nulidad de las Resoluciones 215 y 309 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda antes comentadas, por entender que las mismas adolecían de severas fallas de forma y fondo, y solicitaron, en esa misma oportunidad, la medida cautelar de "no innovar".

38. En lo que respecta a la medida cautelar solicitada, y previa decisión en contrario del juez interviniente, con fecha 22 de febrero de 2001, la Cámara en lo Contencioso Administrativo, Sala Nro. 2 en autos "Terminal Zárate S.A. Incidente Med-y Otros c/E.N. Ministerio de Infraestructura y Vivienda —Res. 215 y 309/00 s/Proceso de Conocimiento", hizo lugar a la medida cautelar, disponiendo la suspensión de los efectos de las Resoluciones 215/00 y 309/00 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda hasta tanto se dicte la sentencia definitiva en estos actuados.

M.E.
PROESCRALD N°
292

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

IV. PROCEDIMIENTO

39. El día 19 de septiembre de 2000, la empresa MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A. informó sobre la existencia de la operación, explicándola sucintamente.

40. El día 26 de septiembre de 2000 se exigió a las partes la presentación en forma del Formulario F1 para que tuviere lugar la tramitación de la notificación pertinente.

41. Los días 29 de septiembre y 4 de octubre 2000 las empresas TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. presentan sus respectivos Formulario F1, efectuándose las observaciones pertinentes el día 10 de octubre.

42. El día 3 de noviembre de 2000 las partes completaron satisfactoriamente la información solicitada, ordenándose la suspensión del plazo previsto en el artículo 13 de la Ley 25.156, y dándose la intervención que le compete a la Administración General de Puertos, extremo que fue notificado a las partes el día 9 de noviembre de 2000.

43. El día 27 de noviembre de 2000 la Administración General de Puertos contestó la nota enviada por esta Comisión, por lo que se reanudó el plazo oportunamente suspendido.

44. El día 29 de diciembre de 2000 esta Comisión consideró que la información presentada por las partes no resultaba satisfactoria para un acabado análisis de los efectos de la operación, por lo que se ordenó a las empresas intervinientes la presentación del Formulario 2, (fs. 403-409).

M.E.
PROESGRALD N°
292

45. El día 11 de enero de 2001 las partes intervinientes solicitaron un plazo suplementario a los efectos de recabar la información requerida por la CNDC que les fue concedido.

46. El día 19 de enero de 2001 de acuerdo con las atribuciones emergentes del artículo 24 de la Ley 25.156, se dispuso citar a audiencia testimonial a las siguientes empresas: Cámara de Exportadores de la República Argentina, Cámara de Puertos Privados Comerciales, Cámara Argentina de Armadores, Exolgan S.A., Bacts S.A., Terminal Zárate S.A., Cámara de Importadores de la República Argentina, Centro de Navegación

y a la empresa Hamburg Sud, las que fueron recepcionadas entre el día 31 de enero de 2001 hasta el día 12 de febrero según consta a (fs.451-493 y 805-809).

V.- EVALUACION DE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACION SOBRE LA COMPETENCIA

V.a. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

47. Como se anticipara, la empresa compradora MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A., es una empresa del grupo A. P. MØLLER de Dinamarca, dedicado a las actividades de exploración y producción de petróleo y gas, aviación, navegación y operación de terminales portuarias, entre otras.

48. Otra empresa del grupo A. P. MØLLER en el país es MAERSK ARGENTINA S.A., la cual posee tres subsidiarias: AGENCIA MARÍTIMA SEA LAND S.A., SOUTH AMERICA TRUCKING S.A. y MAERSK LOGISTICS S.A. De esta forma, a través de sus subsidiarias, MAERSK ARGENTINA S.A. tiene entre sus actividades la representación de la línea de navegación del grupo A. P. MØLLER ("Maersk-Sealand"), actúa como agencia marítima y presta servicios de gestión, logística y transporte urbano de cargas.

49. Por su parte, las empresas vendedoras TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A., son terminales portuarias situadas en el Puerto Nuevo de Buenos Aires. Entre los servicios que prestan se identifican el de carga y descarga de buques y almacenamiento de carga general, contenedores y subproductos de la agricultura.

50. La operación que se notifica consiste en la compra por parte de MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A. de las empresas TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A.. Dado que el grupo al que pertenece la compradora presta, a través de su línea de navegación "Maersk-Sealand", servicios de transporte marítimo y a través de SOUTH AMERICA TRUCKING S.A. y MAERSK LOGISTICS S.A. servicios de transporte terrestre y logística, todos ellos en el Puerto de Buenos Aires donde se hallan ubicadas TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A., se establece una relación de tipo vertical entre las partes, la cual será objeto de análisis en el desarrollo de la presente sección.

M.E.
PROESGRALDN°
292

17

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

V.b. INTRODUCCIÓN

51. Los puertos y vías navegables representan un tipo de infraestructura esencial para el comercio de nuestro país. Así, al observar cifras del comercio exterior en toneladas, surge que el 82% del volumen total exportado en 1998 se movilizó a través del transporte por agua. Asimismo, el 76% de los volúmenes importados llegaron a través del transporte marítimo o fluvial, para igual período.[2]

52. El sistema portuario argentino está compuesto por dos tipos de puertos comerciales: privados y de uso público. Entre los primeros se destacan terminales especializadas en la carga/descarga de granos, aceites, químicos, petroquímicos, minerales, etc. , en general pertenecientes a diferentes empresas industriales. Como ejemplo se puede mencionar las terminales de empresas petroleras como YPF S.A., EG3 S.A. y SHELL que operan en Dock Sud o las terminales de empresas como Nidera Argentina S.A., Cargill S.A., Petroquímica Argentina S.A., YPF S.A. y La Alumbrera que operan en el área portuaria de San Martín-San Lorenzo (sobre el Río Paraná en la Provincia de Santa Fe), entre muchas otras.

53. Los puertos comerciales de uso público son 39 y se detallan en el Cuadro A.1 del Anexo. Tal como muestra dicho cuadro todos estos puertos fueron transferidos a las provincias o municipios a partir de la reforma instrumentada en el transporte marítimo a principios de los noventa, excepto Puerto Nuevo de Buenos Aires que sigue bajo la órbita nacional.

54. En principio, se pueden identificar aproximadamente 36 puertos (privados y públicos) con actividad comercial, los cuales movieron un total de 96,8 millones de toneladas durante 1999.[3]

55. En términos de toneladas, el principal movimiento durante 1999 se observó en el área portuaria de San Lorenzo-San Martín. Este complejo portuario está constituido por 20 terminales privadas, en su mayoría cerealeras y aceiteras, aunque también se destacan en la zona embarcaderos de las industrias química, petroquímica y minera. Del total de toneladas movilizadas en el país para 1999, este conjunto de terminales privadas alcanzó el 26%. En segundo lugar, se ubica el Puerto de Buenos Aires, que incluye

M.E.
PROESGRALDO Nº
292

[2] CNDC sobre la base de datos de CEPAL, Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe.

Puerto Nuevo y Dock Sud. Para 1999 estos dos puertos de la zona metropolitana de Buenos Aires representaron el 20% del movimiento total de cargas del país, medidas en toneladas. En tercer, cuarto y quinto lugar se encuentran los puertos de Bahía Blanca, Rosario y La Plata con una participación de 14%, 11% y 6% respectivamente para dicho año.

56. El ranking anterior resulta, sin embargo, poco elocuente ya que los puertos se especializan en diferentes tipos de carga, así como también algunos de ellos son privados y no de uso público.

57. Las terminales portuarias de uso público, en general, cumplen dos funciones básicas: carga y descarga de buques y almacenamiento de mercadería. En principio, se podría agrupar la mercadería movilizada en cuatro grupos o tipos: bultos, contenedores, granel líquido y granel sólido.

58. Dentro de los puertos que poseen terminales de uso público el Puerto de Buenos Aires , donde se ubican TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A, es el puerto más importante del país tanto en la operación de contenedores como de mercaderías de alto valor agregado.

59. En este puerto se identifican cuatro zonas geográficas de Norte a Sur: Puerto Nuevo, Puerto Madero, Puerto Comercial Sur y Puerto Dock Sud. De todas ellas sólo la primera y la última zona están dedicadas hoy a la actividad portuaria propiamente dicha.

60. Puerto Nuevo y Dock Sud funcionan hoy en diferentes jurisdicciones (Dock Sud bajo la órbita de la Provincia de Buenos Aires y Puerto Nuevo bajo la órbita de la Nación).

61. Funcionan hoy en Puerto Nuevo seis terminales: Terminales Río de la Plata S.A. (Terminal 1 y 2), Terminales Portuarias Argentinas S.A. (Terminal 3), TERMINAL 4 S.A., Buenos Aires Container Terminal Services S.A. (Terminal 5), TERMINAL EMCYM S.A. y Terbasa S.A.

62. Cabe destacar que las primeras cinco (junto con una sexta que luego dejó de operar) fueron otorgadas en concesión mediante un llamado a licitación pública nacional e

M.E.
PROESCRALD N°
292

[3] CNDC sobre la base de datos de CEPAL, "Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe".

internacional por parte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación. La concesión que tiene Terbasa, en cambio, fue otorgada por la Junta Nacional de Granos (Min. De Agricultura), mientras que TERMINAL EMCYM S.A. inicialmente tuvo un contrato con la AGP y luego de la licitación de las terminales de Puerto Nuevo se adhirió al régimen establecido para las terminales concesionadas.

63. En el caso de Puerto Nuevo, las diferentes terminales se han especializado en diferentes tipos de carga. Así, tanto la Terminal 1 y 2 como la Terminal 5 se encuentran especializadas en la movilización de contenedores. Por su parte, las terminales 3 y 4 operan tanto bultos como contenedores, mientras que EMCYM y TERBASA están dedicadas a la carga/descarga de granel sólido. Cabe aclarar que ninguna de estas terminales tiene permitida la movilización de líquidos inflamables a granel no contenedorizados, los cuales son operados dentro del puerto pero en sectores no otorgados en concesión (Central Puerto y sitios de atraque 42 al 142).

64. Como se mencionara, el otro puerto ubicado en el área metropolitana de Buenos Aires es Dock Sud. Dentro de Dock Sud se identifican dos sectores: un sector otorgado en concesión donde se encuentra ubicada la terminal EXOLGAN S.A. especializada en contenedores, y otro sector donde se han otorgado permisos de uso para la realización de actividades portuarias de carácter privado (mayoritariamente empresas petroleras).

65. Considerando la composición del total de cargas movilizadas por Puerto Nuevo y Exolgan surge que el Puerto de Buenos Aires se encuentra especializado en contenedores. Como muestra el Cuadro A.2 del Anexo las terminales de Puerto Nuevo más Exolgan S.A. concentraron aproximadamente el 96% del tráfico de contenedores del país durante 1999.

66. Lo anterior situó al Puerto de Buenos Aires en el puesto número 48 del ranking de movimiento de contenedores en el ámbito mundial en 1999. Sin embrago, se ubica en segundo lugar en el ranking de los veinte mayores puertos de contenedores de América Latina y el Caribe. Así, con un total de aproximadamente 1.07 millones de TEUs[4] este puerto se ubicó después del puerto de Colón de Panamá, que movilizó 1.17 millones de

M.E.
PROESCRALD Nº
292

[4] Un TEU equivale a un contenedor de 20 pies, por lo que un contenedor de 40 pies se contabiliza como dos TEUs.

TEUs para 1999[5]. En tercer lugar se situó el puerto de Santos (Brasil) con 0.7 millones de TEUs para 1999. Otros puertos de la región que entraron dentro del ranking son San Antonio (Chile) en el puesto número diez, Callao (Perú) número doce, Valparaíso (Chile) número dieciocho y Montevideo (Uruguay) con el puesto número veinte.

67. Por último, se debe señalar que la actividad portuaria está estrechamente relacionada con el desempeño de la economía. Así, según lo mencionan expertos en temas portuarios, para el movimiento de contenedores en países emergentes como Argentina se puede esperar que por cada punto de crecimiento del PBI, el movimiento de contenedores aumente aproximadamente de 2 a 3 puntos.[6]

Tarifas

68. En el pliego de concesión de las terminales de Puerto Nuevo de Buenos Aires se establece que el concesionario es responsable de brindar los siguientes servicios: recepción, expedición, manipuleo, estiba y desestiba y almacenaje de cargas, control y registro de la carga y descarga de mercaderías, amarre y desamarre, uso de muelle y otros servicios al buque o a la carga.

69. Las tarifas por estos servicios son establecidas por el concesionario, el cual está sujeto a una estructura homogénea de tarifas máximas fijadas por la Sociedad Administradora del Puerto (SAP), a excepción del cargo por operación de estiba/desestiba del buque, que es acordado entre la compañía naviera y el concesionario libremente. Cabe señalar que en la actualidad aún no se ha formado la SAP, por lo que sus funciones son ejercidas por la AGP.

70. Las tarifas máximas pueden ser modificadas por la SAP (AGP) en caso de registrarse desequilibrios entre la oferta y la demanda y/o conductas que afecten la libre competencia y/o funcionamiento del mercado. El pliego de concesión prevé que estas tarifas máximas sean suspendidas una vez que se verifique un adecuado comportamiento competitivo del mercado.

M.E.
PROSECRETARIA N°
292

[5] Datos de CEPAL, Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe, 2000.
[6] Audiencias realizadas por la CNDC en el marco del presente expediente, fs. 451, 462 y 806.

71. Dentro del cuadro tarifario homogéneo existen categorías tarifarias. Una primer distinción se hace entre tarifas de importación y tarifas de exportación, siendo en general estas últimas más bajas que las de importación. Dentro de cada una de estas clases de tarifas se distingue entre tarifas tipo cargo global (que incluye movimiento de cargas en el muelle y plazoleta y estadía) y tarifas por almacenaje, aumentando ambas progresivamente con los días en que permanece la carga dentro de la terminal.

72. Usualmente, se considera que el cliente de una terminal portuaria es el buque, de forma tal que los cargos por los servicios prestados por la terminal, tanto al buque como al importador/exportador (carga), debieran ser cobrados al buque y luego éste trasladarlos al importador/exportador junto con los fletes.

73. Durante los primeros años de concesión se utilizaron dos sistemas de cobro. El primero consistió en el cobro tanto del cargo global como del cargo de estiba/desestiba a la naviera, la cual luego trasladaba estos cargos al importador/exportador. El segundo consistía en cobrar a la naviera únicamente el cargo de estiba/desestiba y el cargo global a los importadores/exportadores (carga).

74. En el año 1997 la AGP resolvió[7] que las terminales eran las únicas autorizadas a facturar las tarifas correspondientes a los servicios portuarios, y en consecuencia obligó a las terminales a cobrar estas tarifas directamente a los importadores/exportadores y no a las navieras (a las cuales sólo se les cobraría la estiba/desestiba).

75. Fue así como durante los últimos tres años las terminales tuvieron dos tipos de clientes: las navieras (con las cuales negociaban el cargo de estiba/desestiba) y los importadores/exportadores (a los cuáles se les cobraba el cargo global y almacenaje según el cuadro tarifario homogéneo).

76. En resumen, a pesar de que existen tarifas máximas para los servicios que brinda la terminal a los importadores/exportadores, existe flexibilidad en la fijación de la tarifa de estiba/desestiba que se cobra a la naviera.

M.E.
PROTOCOLO Nº
292

[7] Resolución 45/1997 de la Administración General de Puertos.

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

V.c. DEFINICIÓN DE LOS MERCADOS RELEVANTES

77. El grupo comprador A. P. MØLLER participa en Argentina en dos negocios relacionados con la actividad portuaria: el transporte marítimo y el transporte terrestre. Con la compra de TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCOM S.A. este grupo iniciaría actividades en el negocio de las terminales portuarias.

78. Para analizar los posibles efectos sobre la competencia de la presente operación, corresponde estudiar la estructura de mercado existente en cada una de las actividades involucradas, es decir, transporte marítimo, transporte terrestre y servicios portuarios.

V.c.1 Servicios de Transporte Marítimo

V.c.1.1 Definición del mercado relevante

79. Por el lado de la demanda de transporte marítimo se establecen diferentes mercados según el tipo de carga que transporte el buque: carga general en contenedores, carga general en bultos, granel sólido y granel líquido. Cada una de estas cargas es transportada en un tipo diferente de buque, presentándose el mayor grado de sustitución entre transporte de contenedores y de bultos.

80. Antes de la aparición de los contenedores toda la carga general era transportada en bultos. Sin embargo, debido a que la mayoría de las cargas que se transportan en bultos pueden transportarse en contenedores, a lo largo del tiempo ha aumentado la importancia del transporte en contenedores y se espera que se mantenga esta tendencia. Esto se debe a que no sólo ha cambiado la naturaleza de las mercaderías transportadas (esencialmente hacia productos industrializados) sino que el transporte de contenedores posee características que lo hacen más conveniente que el transporte en bultos. Entre las características distintivas de los contenedores se pueden citar: la menor probabilidad de daño de la mercadería, menores costos de inventario, facilidad de transporte multimodal,[8] etc.

M.E.
FOLIO Nº
292

[8] Se refiere a transporte por diferentes medios: terrestre, marítimo, aéreo, etc.

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

81. Por estas razones, una vez que la mercadería comienza a transportarse por contenedores en vez de bultos, la diferencia en la naturaleza del servicio hace que sea difícil cambiarse nuevamente al transporte en bultos.

82. En este contexto, no importa que exista mercadería que aún se transporte tanto por bultos como por contenedores, la cuestión esencial para determinar la sustitución por el lado de la demanda es que la elección de transportar la mercadería en bultos o contenedores se realiza considerando la naturaleza y características de cada uno de ellos. Dado que cada una de estas cargas se perciben como diferentes, se establecen mercados diferenciados según el tipo de carga transportada.[9]

83. Como se anticipara, una de las actividades que realiza el grupo comprador A. P. MØLLER a escala mundial es el transporte marítimo. Específicamente, dicho grupo es propietario de la empresa naviera internacional Maersk-Sealand, que ofrece el servicio regular de transporte marítimo de carga en contenedores en todo el mundo.

84. De esta forma, el mercado relevante del producto es el transporte marítimo de contenedores.[10]

85. A escala mundial, las 20 mayores transportadoras (*carriers*) de contenedores operan hoy el 76% de este tipo de fletes en el mundo. Entre estas 20 empresas, la naviera Maersk-Sealand se ubica en el primer lugar del ranking, seguida en orden de importancia por: Evergreen, P&O Nedlloyd, Mediterranean Shipping Company (MSC) y APL, entre otras.[11]

M.E.
PROESGRALIO N°
292

[9] Ver Caso N° IV / 35.134-Trans-Atlantic Conference Agreement, European Commission, Abril 1999.
[10] Se debe aclarar que en principio no se evidencia competencia potencial entre los buques que operan contenedores y los que operan bultos, debido a que por el lado de la oferta, a pesar de que los buques de bultos pueden transportar también contenedores, sus características y performance son diferentes a las de los buques especializados en contenedores y por lo tanto son menos eficientes y productivos en el transporte de contenedores que estos últimos. Ver Caso N° IV / 35.134-Trans-Atlantic Conference Agreement, European Commission, Abril 1999.
[11] Fuente: Carriers and Liner Shipping Network, Enero de 2001. Datos aportados en el marco del presente expediente por Terminal Zárate S.A.

86. Del análisis del sector surge que corresponde a Maersk-Sealand aproximadamente el 12% del total de TEUs operados en el mundo, siguiendo en importancia: Evergreen con 7,3%, P&O Nedlloyd con 5,9%, MSC con 5,2% y APL con 4,6%.[12]

87. En Argentina, Maersk-Sealand ofrece servicios regulares de transporte marítimo internacional de carga en contenedores. Así, dado que las empresas navieras internacionales tienen prohibido transportar mercadería entre puertos argentinos, esta naviera no realiza servicios de transporte marítimo de cabotaje en el país.

88. Las rutas internacionales en que opera esta línea incluyen aquellas que unen los puertos del área metropolitana de Buenos Aires con los puertos del Norte de Europa, Lejano Oriente, Mediterráneo y Costa Este de los Estados Unidos.

89. En principio, desde el punto de vista de la demanda, cada una de estas rutas constituiría un mercado en sí mismo. Esto se debe a que los exportadores e importadores no las perciben como sustitutos ya que necesitan enviar o importar la mercadería hacia o desde un lugar determinado.

90. Por lo tanto, se define como mercado relevante al de servicios regulares de transporte marítimo internacional de contenedores en las rutas entre Buenos Aires y Norte de Europa, Lejano Oriente, Mediterráneo y Costa Este de los Estados Unidos.

V.c.1.2. Características del mercado de servicios de transporte marítimo

91. Tradicionalmente, las empresas navieras se han beneficiado por su inmunidad a las leyes de defensa de la competencia, tanto en Estados Unidos como en Europa, permitiéndoles realizar arreglos contractuales entre ellas conocidos como conferencias y consorcios.[13]

92. Se entiende por conferencia a un grupo de dos o más líneas navieras que proveen servicios internacionales de transporte de carga en una ruta particular o rutas con un límite

M.E.
PROESGRALIDN°
292

[12] CNDC sobre la base de datos de Carriers and Liner Shipping Network, Enero de 2001. Datos aportados en el marco del presente expediente por Terminal Zárate S.A.
[13] En Estados Unidos esto se establece a través de la Shipping Act de 1984 y su reforma de 1998 (Ocean Shipping Reform Act). En Europa, tanto las conferencias como los consorcios se encuentran exentos de la aplicación del Artículo 85 (1) de la European Commission.

geográfico específico, y que tienen un arreglo o acuerdo mediante el cual operan bajo tarifas uniformes y cualquier otra condición acordada con respecto a la provisión de servicios regulares. Por su parte, los consorcios son arreglos de tipo técnico, operativo y/o comercial, con excepción de fijación de precios, que buscan lograr cooperación en la operación conjunta del servicio de transporte marítimo con el objeto de mejorar el servicio que sería brindado por cada uno de sus miembros individualmente en la ausencia del consorcio.[14]

93. Desde hace algún tiempo, las conferencias de fletes han dejado de utilizarse. Sin embargo, existen en la actualidad acuerdos de "servicio conjunto". Estos acuerdos (denominados "joints") consisten en el emprendimiento de embarques compartidos, donde cada naviera dispone de una cantidad determinada de celdas ("slots") por buque. De esta forma, cada compañía aporta una determinada cantidad de buques y por ello le corresponde un determinado porcentaje de la capacidad de bodega de cada buque ("slots"). Estos acuerdos permiten a las empresas navieras maximizar el aprovechamiento de sus buques y aumentar su frecuencia de llegada a los puertos.

94. Se debe aclarar, sin embargo, que no todas las empresas en una ruta son miembros de un "joint". Más aún, en algunas rutas, importantes navieras operan individualmente fuera de este tipo de arreglos. Por otra parte, normalmente las compañías navieras que conforman un "joint" compiten entre sí por conseguir completar sus espacios asignados.

M.E.
PROESGRALD N°
292

V.c.1.3. Cuotas de mercado en el servicio de transporte marítimo internacional

Participación individual

95. La naviera Maersk Sealand, participa junto con un número importante de navieras en cada una de las rutas del mercado de servicios regulares de transporte marítimo internacional de carga en contenedores.

[14] Ver Casos N° IV/M.831-P&O/Royal Nedlloyd y N° IV/M.1651-Maersk/Sea-Land de la Comisión Europea.

96. En la ruta Buenos Aires-Norte de Europa, Mediterranean Shipping Company (MSC) se ubica en primer lugar con una participación del 26% en el total de TEUs exportados y del 21% en el tráfico de importación. Siguen en importancia Hamburg Sud con 17% y 14% y Maersk Sealand con 8% y 18% en el tráfico de exportación e importación, respectivamente.

Cuadro N° 1: Participaciones de las empresas navieras por ruta. Año 2000

Naviera	Bs As - Norte de Europa	
	Expo	Impo
MSC	26%	21%
Hamburg Sud	17%	14%
Alianca	11%	8%
Maersk-Sealand	**8%**	**18%**
CSAV	8%	5%
CGM/CMA	6%	5%
Montemar	5%	4%
otros	19%	25%
HHI mínimo*	1275	1091
HHI máximo**	1350	1187

Navieras	Bs As- Lejano Oriente	
	Expo	Impo
Evergreen	36%	22%
KHL	11%	18%
CSAV	10%	16%
Maersk-Sealand	**9%**	**6%**
P&O Nedlloyd	6%	11%
NYK	4%	10%
COSCO	2%	8%
otros	22%	9%
HHI mínimo*	1654	1385
HHI máximo**	1670	1421

Navieras	Bs As - Mediterráneo	
	Expo	Impo
MSC	18%	26%
NIVER	16%	15%
YBARRA	13%	14%
COSTA	12%	11%
ITALIA	11%	10%
GRIM	7%	6%
Maersk-Sealand	**6%**	**5%**
otros	17%	13%
HHI mínimo*	1099	1379
HHI máximo**	1171	1429

Navieras	Bs As - Costa Este USA	
	Expo	Impo
Hamburg Sud group	23%	20%
CSAV group	19%	19%
MSC	12%	12%
Maersk-Sealand	**11%**	**6%**
otros	35%	43%
HHI mínimo*	1155	941
HHI máximo**	1518	1193

*Al no contar con la desagregación del ítem "otros", el HHI necesariamente es estimado. Se adoptaron dos opciones extremas: el HHI mínimo se calculó suponiendo que el ítem "otros" está compuesto por un gran número de empresas de tamaño insignificante.
** El HHI máximo se calculó suponiendo que dentro del ítem "otros" se encuentran empresas del mismo tamaño que la más chica que aparece en el Cuadro. De esta forma, el ítem "otros" se desagrega en tantas empresas como sea necesario para llegar a completar el porcentaje de mercado inicialmente informado en "otros", o algo menor si la suma no es exacta.
Fuente: CNDC sobre la base de datos de tráfico de TEUs aportados por Maersk Argentina Holdings S.A. en el marco del presente expediente.

M.E.
PROESGRALD N°
292

97. En la ruta Buenos Aires-Lejano Oriente, la participación de Maersk-Sealand resulta baja en comparación con sus competidores tanto para el tráfico de exportación (9%) como de importación (6%). Así, el principal operador en esta ruta es la naviera Evergreen con una cuota de mercado del 36% y 22% en exportación e importación, respectivamente, siguiendo en importancia las navieras KHL (11% y 18%) y Compañía Sudamericana de Vapores (10% y 16%).

98. La ruta donde Maersk-Sealand presenta la menor participación es aquella que une Buenos Aires y el Mediterráneo, alcanzando el 6% y 5% para tráfico de exportación e importación, respectivamente.

99. Por último, en la ruta desde y hacia la Costa Este de Estados Unidos, Maersk-Sealand captó el 11% del tráfico de exportación y 6% del tráfico de importación para el año 2000. Así, el grupo de la naviera Hamburg Sud resulta el principal armador en esta ruta con 23% y 20% del tráfico de exportación e importación, respectivamente.

100. Al considerar en conjunto las rutas descriptas con anterioridad, Maersk-Sealand transportó en el año 2000 el 8% del total de TEUs movilizados por las compañías navieras que operan contenedores con Buenos Aires.

Operación conjunta

101. Con respecto a los acuerdos de "joint service" existentes en las rutas anteriormente analizadas, se encuentra que Maersk-Sealand opera en forma conjunta con otras navieras sólo en la ruta con destino a la Costa Este de Estados Unidos. Este acuerdo está conformado por las siguientes navieras: Maersk Sealand- Columbus Line (grupo Hamburg Sud)- Alianca- P&O Nedlloyd- CSAV- Libra. Para esta misma ruta existen otros dos acuerdos: Zim-Montemar-ChoYang y Crowley (grupo Hamburg Sud)- Likes- APL-Evergreen.[15] Sin embargo, no se cuenta con datos sobre las participaciones de cada uno de estos "joints" en la ruta Buenos Aires- Costa Este de Estados Unidos.

102. Un punto importante a destacar es que estos "joints" no se mantienen para diferentes rutas. Es decir, se observa que una misma naviera participa con diferentes navieras según la ruta de que se trate. Así, por ejemplo, mientras que en la ruta hacia la Costa

M.E.
PROESCRIBANO
292

Este de Estados Unidos P&O Nedlloyd participa en un "joint" diferente del de Evergreen, para la ruta Buenos Aires-Lejano Oriente estas dos empresas operan en forma conjunta, junto con las navieras: Cosco, YML y Mitsui. Otro ejemplo sería el de P&O Nedlloyd y CSAV que operan conjuntamente en las rutas hacia la Costa Este de Estados Unidos y Norte de Europa pero lo hacen de forma separada hacia el Lejano Oriente.[16]

V.c.2. Servicios de transporte terrestre

103. MAERSK ARGENTINA S.A. participa en Argentina en el negocio de transporte terrestre a través de su subsidiaria SOUTH AMERICA TRUCKING S.A. (SATSA).

104. Los servicios de SOUTH AMERICA TRUCKING S.A. se ofrecen como complemento del transporte marítimo proporcionado por Maersk-Sealand, brindando el servicio de transporte terrestre de contenedores a importadores y exportadores desde y hacia el puerto.

105. Además, MAERSK ARGENTINA S.A. a través de su subsidiaria MAERSK LOGISTICS ARGENTINA S.A. ofrece servicios de gestión y logística para el transporte de mercadería. Es decir, actúa como un "freight forwarder", intermediando entre los cargadores y los distintos medios de transporte necesarios para organizar el traslado de cargamentos. MAERSK LOGISTICS ARGENTINA S.A., al igual que los demás "freight forwarder", ofrece "paquetes" que incluyen transporte por vía aérea, terrestre, marítima, consolidado de cargas en contenedores y despacho de aduana.

106. Para los servicios de logística y transporte terrestre no se cuenta con datos de participaciones de mercado que permitan cuantificar la importancia de SOUTH AMERICA TRUCKING S.A. y MAERSK LOGISTICS ARGENTINA S.A. en estos mercados. Sin embargo, se estima que la participación de dichas empresas no debería ser significativa debido a que la oferta de este tipo de servicios se encuentra muy atomizada y las barreras a la entrada/salida son bajas dada la relativamente baja inversión necesaria para ofrecer el servicio.

M.E.
292

[15] Información obtenida en el marco del expediente 064-011777/2000.
[16] Información obtenida en el marco del expediente 064-011777/2000.

107. Por último se debe señalar que, a pesar de que el grupo A. P. MØLLER. se encuentra integrado verticalmente, ofreciendo el servicio de transporte marítimo conjuntamente con el de transporte terrestre, "puerta a puerta", el exportador/importador que transporte su carga a través de la empresa marítima Maersk-Sealand no está obligado a contratar los servicios de transporte terrestre y logística de este grupo[17].

V.c.3. Servicios Portuarios

V.c.3.1. Mercado relevante del producto

108. El servicio que prestan las terminales portuarias de uso público es, básicamente, la carga y descarga de mercaderías y su almacenamiento. Según el tipo de mercadería que se pretende movilizar se establecen cuatro grupos o tipos de cargas: bultos, contenedores, granel líquido y granel sólido.

109. Para atender cada tipo de carga se necesitan diferentes instalaciones, las que no resultan fácilmente reconvertibles entre sí. Por ejemplo, los contenedores necesitan grúas especiales para ser cargados/descargados y espacio suficiente de muelle para ser movilizados, mientras que los graneles sólidos son depositados en silos y no necesitan grandes espacios de muelle ya que la descarga se realiza directamente desde el buque al silo.

110. Desde el punto de vista físico la sustitución más cercana se presenta entre los bultos y contenedores, ya que se pueden mover contenedores con el equipo de bultos, aunque con menor eficiencia que equipos especializados.

111. Por lo tanto, dado que no se visualiza un alto grado de sustitución entre los servicios portuarios para diferentes cargas, se establecen diferentes mercados de servicios portuarios según las diferentes cargas que se movilicen en las terminales involucradas. A continuación se describen las diferentes cargas movilizadas por las terminales involucradas en la presente operación.

M.E.
PROESGRALDN°
292

[17] Información aportada por las empresas en el marco del presente expediente.

17

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

112. TERMINAL 4 S.A. se localiza en parte del cuarto espigón de Puerto Nuevo, incluyendo la cabecera de la Dársena C junto con el sector adyacente a ella. Desde su inicio TERMINAL 4 S.A. estuvo especializada en el movimiento de proyectos[18] y carga general en bultos.

113. Por su parte, TERMINAL EMCYM S.A. comprende dos áreas: una playa de espera y la terminal propiamente dicha ubicada en el cuarto espigón de Puerto Nuevo (Dársena C). La terminal consiste básicamente en una torre de manipuleo de granos y cereales de más de 60 metros de altura sobre el muelle, una galería de embarque conectada con la torre y tres silos horizontales. De esta forma, esta terminal se encuentra dedicada a la carga de buques con subproductos agrícolas a granel para exportación.

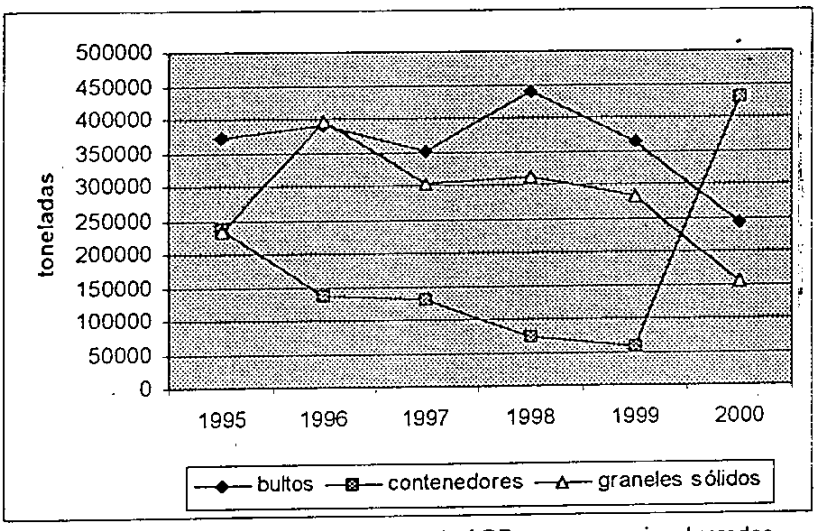
114. Dado que TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. han sido desde el inicio de la concesión de Puerto Nuevo parte de un mismo grupo económico y que se encuentran ubicadas en el mismo espigón, a continuación serán consideradas en forma conjunta.

115. Desde el comienzo de sus actividades estas terminales se especializaron en carga general en bultos (TERMINAL 4 S.A.) y granel sólido (TERMINAL EMCYM S.A.). Como puede observarse en el Gráfico N °1 y Cuadro N° 2, para el año 1995 la carga para estas dos terminales consideradas conjuntamente estuvo compuesta en un 44% en bultos, 28% en contenedores y 28% en granel sólido. Durante los siguientes cuatro años la carga en bultos fue ganando participación, a costa de los contenedores. Así, a fines de 1999 del total de toneladas movilizadas por estas terminales, 52% estaba conformado por bultos, 40% por graneles sólidos y 8% contenedores.

M.E.
PROESGRALD N°
292

[18] Se entiende por proyectos un conjunto de cargas importantes, tales como turbinas, cañerías, etc.

Gráfico N° 1: Terminal 4 y Terminal Emcym. Evolución por tipo de carga.



Fuente: CNDC sobre la base de datos de AGP y empresas involucradas.

Cuadro N° 2: Terminal 4 y Terminal Emcym. Participación de cada tipo de carga en el total de toneladas.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
bultos	44%	42%	45%	53%	52%	29%
contenedores	28%	15%	16%	9%	8%	52%
graneles sólidos	28%	43%	39%	38%	40%	19%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: CNDC sobre la base de datos de AGP y empresas involucradas.

M.E.
PROESGRALD N°
292

116. Sin embargo, en el año 2000 se presenta un punto de quiebre para estas terminales, debido a que la composición del total de carga atendida durante dicho año cambió sustancialmente. Así, el total de toneladas movilizadas en contenedores por estas terminales aumentó entre 1999 y 2000 en un 660%, pasando a ser el principal tipo de carga movilizada. La carga general en bultos, por su parte, disminuyó un 33% entre 1999 y 2000, mientras que la carga de granel sólido se contrajo en un 45%.

117. Para el año 2000, entonces, el principal tipo de carga fue contenedores, alcanzando una participación de 52% sobre el total de toneladas movilizadas. Esta reconversión fue

posible debido a que, a pesar de no contar con equipamiento especial para el movimiento de contenedores[19], se comenzó a operar con Maersk-Sealand, que se dedica al transporte marítimo internacional de carga en contenedores.

118. Existen dos razones por las cuales esta transformación hacia contenedores no se presentó con anterioridad. Primero, por la disponibilidad de equipo adecuado para el movimiento de bultos, dado que con anterioridad a la concesión su principal accionista, GABRIEL y CÍA S.R.L., se encontraba especializado en la carga/descarga de frutas. Segundo, debido al alto costo de los equipos para movilizar contenedores, especialmente grúas pórtico y transtainers, que tienen un costo aproximado de 5 millones de dólares y 1,2 millones de dólares, respectivamente.

119. Con la compra por parte del grupo A. P. MØLLER de TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. se realizarán obras y se incorporarán los equipos necesarios para especializar estas terminales en el movimiento de contenedores, logrando una capacidad máxima esperada de 120.000 TEUs anuales.[20]

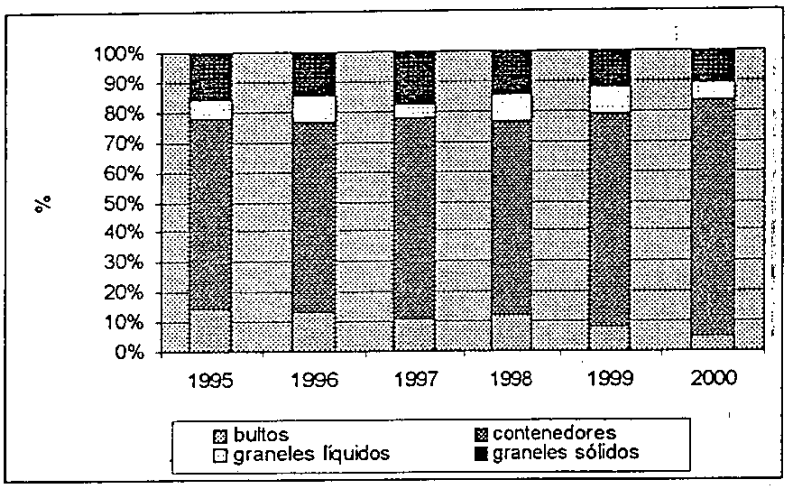
120. Este cambio en la composición de carga atendida por TERMINAL 4 S.A[21] es congruente con el contexto en el que opera esta terminal.

121. Puerto Nuevo es un puerto especializado en contenedores. Así, analizando la composición de la carga de este puerto para el año 2000, surge que del total de toneladas movilizadas, 79% correspondió a contenedores, 11% a granel sólido, 5% a bultos y 5% a granel líquido[22]. Cabe destacar que desde el inicio de las concesiones la mayoría de los movimientos en Puerto Nuevo eran de carga en contenedores, más aún, la participación de este tipo de cargas fue aumentando a lo largo de los últimos cinco años. Como puede observarse en el Gráfico N° 2 a continuación, los contenedores aumentaron de forma constante su participación, pasando de representar el 63% del total de la carga en 1995 a 79% en 2000.

M.E.
PROESCRALD N°
292

[19] TERMINAL 4 S.A. adaptó las grúas que utilizaba para el movimiento de bultos para poder mover contenedores, aunque se debe aclarar que al no ser equipo especializado en el movimiento de contenedores la eficiencia y capacidad para mover contenedores es menor.
[20] Información aportada por las partes en el marco del presente expediente, fs. 499 y 754.
[21] Como se anticipó, TERMINAL EMCYM S.A. es una instalación para la carga de granos exclusivamente y por lo tanto siempre estuvo especializada en granos.
[22] Datos brindados por la Administración General de Puertos en el marco del presente expediente.

Gráfico N° 2: Evolución de la composición de cargas en Puérto Nuevo.



Fuente: CNDC sobre la base de datos de la AGP.

122. Por lo tanto, a pesar de que históricamente TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. se dedicaron a la carga general en bultos y a la carga de graneles sólidos, respectivamente, la proyección para el futuro es que estas terminales se especialicen en el movimiento de contenedores.

123. Entonces para el análisis de la presente operación de concentración, se utilizará una definición estricta de mercado relevante del producto, abarcando los servicios portuarios a carga en contenedores. Si con este escenario la operación no exhibiese elementos de preocupación para la defensa de la competencia, tampoco lo haría con una definición más amplia que incluya movimiento de bultos, pues las participaciones de mercado de las empresas involucradas serían menores.

M.E.
PROESORALD N°
292

V.c.3.2 Mercado geográfico relevante

124. En general, para determinar el mercado geográfico relevante, se debe observar la existencia de sustitución por el lado de la demanda. Es decir, evaluar la posibilidad que tienen los usuarios del puerto (importadores, exportadores y empresas navieras) de

trasladarse a otros puertos de contenedores ante un incremento pequeño, aunque significativo y no transitorio, de las tarifas cobradas por sus servicios.

125. Resulta importante señalar, sin embargo, que existen otros factores además del precio que serán considerados por los usuarios a la hora de decidir qué puerto usar. Así, tanto los exportadores como las empresas navieras tendrán en cuenta factores como proximidad a los centros de producción y consumo y calidad del servicio. Adicionalmente, las navieras deberán considerar si el puerto o terminal cuenta con las condiciones técnicas para atender tanto a su buque como a su carga (calado, equipamiento especializado, etc.). Por último, en el caso de los importadores, en general, no serán ellos los que decidan con qué terminal van a operar sino que dependerá de los convenios que tenga la compañía naviera con la terminal. De todas formas, es de esperar que el importador elija contratar servicios con una naviera que opere en terminales o puertos que se encuentre cerca de los centros de consumo y producción.

126. En general, en el caso de servicios portuarios, el mercado geográfico relevante se circunscribe al puerto y su ámbito de influencia (o hinterland). En el caso de Puerto de Buenos Aires, el mismo ha tenido la particularidad de servir un hinterland primario o principal, constituido fundamentalmente por la Ciudad de Buenos Aires y Gran Buenos Aires en un radio no menor a 60 km, y un hinterland secundario, constituido por las cargas provenientes de otros puntos del país[23].

127. El hinterland del Puerto de Buenos Aires está determinado por factores históricos, culturales, comerciales, de acceso terrestre y acuático, entre otros. No debe olvidarse que, por muchas décadas, este puerto constituyó la única opción del país para la entrada y salida de mercaderías con valor agregado, lo que le hizo reunir características de puerto nacional.

128. Específicamente, la Administración General de Puertos considera que, para el caso de la carga de contenedores, el área de influencia (o hinterland) de dicho puerto comprende una franja que va desde la localidad de Lima (Provincia de Buenos Aires) al

M.E.
PROESGRALD Nº
292

[23] Información brindada por la Administración General de Puertos (AGP) en el marco del expediente 064-011777/2000.

norte, hasta la zona Franca de La Plata al sur, con una anchura que abarca la zona costera hasta la zona de Pilar y San Justo.

129. En el área de influencia del Puerto Nuevo de Buenos Aires se encuentran ubicados varios puertos de uso público, además de Puerto Nuevo y Puerto Dock Sud, entre ellos: Puerto La Plata, Euroamérica S.A., Auto Terminal Zárate S.A., Puerto de Campana y Delta Dock.

130. En la actualidad, sin embargo, sólo Dock Sud se dedica al manejo de grandes volúmenes de contenedores. Por lo tanto, el resto de los puertos mencionados no se presentan hoy como una alternativa para ofrecer los mismos servicios que las terminales involucradas en la presente operación.

131. Cabe destacar que se encuentra en construcción una terminal de contenedores en la zona de Zárate, perteneciente al grupo propietario de Auto Terminal Zárate S.A.. Esta terminal estaría en condiciones de empezar a ofrecer servicios de carga/descarga de contenedores en Agosto de 2001 y, dado que presenta condiciones técnicas en cuanto a buques que puede atender, equipamiento disponible, etc., similar a la de las terminales del Puerto de Buenos Aires, podría considerarse como un competidor potencial.

132. En el presente trabajo se considerará como mercado geográfico relevante al área de influencia del Puerto de Buenos Aires (hinterland) para la carga en contenedores.

M.E.
292

V.c.3.3. Cuotas del mercado de servicios portuarios

Participantes del mercado

133. Las terminales portuarias que compiten en la actualidad con TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. en el mercado de servicios portuarios de carga en contenedores del hinterland del Puerto de Buenos Aires son cuatro, tres de ellas se ubican dentro del Puerto Nuevo y una en Dock Sud. Entre las primeras se encuentran Terminales Río de la Plata S.A., Terminales Portuarias Argentina S.A. y Buenos Aires Container Terminal Services SA (BACTSSA), mientras que Exolgan S.A. es la terminal de contenedores dentro de Dock Sud.

17

FIEL ... NAL
Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

134. Como ya se mencionó, existe en Zárate un proyecto en ejecución que permitirá a partir de Agosto del corriente año la operación de contenedores por parte de Terminal Zárate S.A., por lo que esta terminal será considerada como competidor potencial.

135. Con el objetivo de analizar el grado de competencia existente, a continuación se analizarán las características de cada una de estas terminales y de los puertos a los que pertenecen.

Terminales de Puerto Nuevo

136. Puerto Nuevo posee un canal de acceso de 9,75 metros de profundidad al cero local en un ancho de 100 metros de solera, lo que permite que arriben todo tipo de embarcaciones fluviales y buques portacontenedores del tipo Panamax, ya que su calado es de 32 pies. [24]

137. Con relación al acceso terrestre, este puerto se encuentra interconectado con todo el sistema de carreteras nacionales. Asimismo, en este puerto convergen las cinco líneas ferroviarias que comunican la Capital con el resto del país, por lo que su acceso ferroviario es también conveniente.

138. Como se anticipara, existen hoy dos terminales especializadas en contenedores en Puerto Nuevo: TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. y BACTSSA. Por su parte, TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A. es una terminal multiproducto que opera principalmente autos y contenedores, mientras que TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. se especializarían en contenedores a partir de la presente operación, por lo que corresponde considerarlas como tales.

M.E.
PROCESOR GENERAL
292

139. TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. comenzó a operar las terminales 1 y 2 de Puerto Nuevo a fines de 1994, debido a la concesión que obtuvo del Estado por un plazo de 25 años. Esta empresa es una subsidiaria del grupo P&O, uno de los principales operadores de terminales portuarias a escala internacional, con 22 terminales de contenedores distribuidas en Argentina, Australia, Filipinas, India, China, Mozambique y

[24] Esta es la profundidad que aparece en el Anuario Portuario 2000. En su momento, el pliego de concesión informaba que el calado admisible rondaba los 28 pies y establecía que la SAP profundizaría el canal hasta 32 pies en un futuro mediato.

Reino Unido.[25] Este grupo interviene a su vez en el negocio de transporte marítimo a través de la compañía naviera P&O-Nedlloyd, que como se anticipara es la tercer mayor naviera del mundo.

140. Por lo tanto, TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. se encuentra integrada verticalmente ya que posee participación en terminales portuarias y en empresas navieras, aunque estas dos actividades se llevan a cabo en unidades de negocio separadas. De hecho, los buques de P&O-Nedlloyd no operan con la terminal 1y 2, en la actualidad, sino que lo hace con BACTSSA.

141. La terminal 1 y 2 se encuentra ubicada en las dársenas A y B de Puerto Nuevo, cuenta con una superficie de 28.5 hectáreas, una longitud de muelle de 1800 metros y 7 sitios de atraque. Esta terminal posee tecnología especializada para el movimiento de contenedores: 5 grúas pórtico y 17 grúas transtainers.[26]

142. TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A. tiene como accionistas a Quatro Invest de Argentina, LANCO International Inc. y la Corporación Financiera Internacional. Esta empresa posee la concesión de la terminal 3 de Puerto Nuevo por 25 años y empezó a operarla desde fines de 1994. Esta terminal ocupa las dársenas B y C, cuenta con una superficie de 15 hectáreas, longitud de muelle de 1400 metros y 6 sitios de atraque. El equipamiento de esta terminal también es especializado para el movimiento de contenedores y cuenta con 2 grúas pórtico y 2 transtainers.

143. Por su parte, BACTSSA es una empresa que posee la concesión de la terminal 5 de Puerto Nuevo por un período de 18 años y comenzó a operar esta terminal a fines de 1994. En esta empresa participan Bemberg Inversiones S.A. (BISA) de Argentina e International Container Terminal Services Inc (ICTSI). Esta última empresa se encuentra

M.E.
PROESGRALD N°
292

[25] Banco Mundial (2000), "Globalization and partnerships in ports: trends for the 21st century", Singaport 2000. Challenges in the dot.com era.

[26] Información aportada por las partes en el marco del expediente N° 064-011777/2000. La grúa pórtico es una grúa de muelle para la carga y descarga de contenedores cuya estructura es un pórtico desplazable sobre rieles, lo cual permite su posicionamiento sobre buques portacontenedores. La grúa transtainers es una grúa de plazoleta para estiba de contenedores cuya estructura es un pórtico deplazable sobre neumáticos , lo cual permite su posicionamiento para carga y descarga sobre las estibas de contenedores.

FIEL DEL ORIGINAL
17
Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

entre los cinco mayores operadores de terminales en el mundo, contando con 7 terminales ubicadas en Argentina, Filipinas y Asia.[27]

144. BACTSSA se encuentra ubicada en la dársena C de Puerto Nuevo, cuenta con una superficie de 21,5 hectáreas, longitud de muelle de 880 metros y 4 sitios de atraque. Su equipamiento es también especial para el movimiento de contenedores, con 4 grúas pórtico y 7 transtainers.

145. Como se mencionara anteriormente, TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. en el último tiempo comenzaron a especializarse en la carga/descarga de contenedores y se espera que esa tendencia se refuerce a partir de la presente operación. Como su nombre lo indica, TERMINAL 4 S.A. posee la concesión de la terminal 4 de Puerto Nuevo por 24 años y comenzó sus actividades a principios de 1995.

146. Consideradas en forma conjunta, TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. se encuentran en la dársena C de Puerto Nuevo, poseen una superficie de aproximadamente 8,1 hectáreas, cuentan con 700 metros de muelle y 3 sitios de atraque. En este momento esta terminal no posee equipo especializado para el movimiento de contenedores (no posee grúas pórtico ni transtainers), aunque según lo mencionan las partes involucradas en la presente operación, lo incorporará en el corto plazo.

Puerto Dock Sud

147. Este puerto está situado sobre la margen Sudeste del Antepuerto de Buenos Aires, y posee un canal de acceso con un ancho de solera de 60 metros con un calado de 32 pies al cero local[28]. La zona portuaria de Dock Sud posee, al igual que Puerto Nuevo de Buenos Aires accesos viales y ferroviarios.

148. En el Puerto Dock Sud, el competidor que deberá incluirse en el mercado relevante es Exolgan S.A. ya que es el único operador de contenedores en este puerto. El principal accionista de es International Trade Logistics (ITL), aunque cuenta también con otros

M.E.
PROESGRALD N°
292

[27] Banco Mundial (2000), "Globalization and partnerships in ports: trends for the 21st century", Singaport 2000, Challenges in the dot.com era.
[28] Anuario Portuario y Marítimo 2000.

dos accionistas importantes: Deutsch Investitionsó und Entwicklungsgesellschaft mbH (Instituto Alemán de Financiación y Asesoramiento) y Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft (operador líder del puerto de Hamburgo).

149. El plazo de la concesión del espacio que ocupa Exolgan S.A. es de 30 años y cuenta con un área de operación de 45 hectáreas, una longitud de muelle de 1.200 metros y con 4 sitios de atraque. El equipamiento que posee es especial para el movimiento de contenedores, contando con 3 grúas pórtico y 15 transtainers.

Terminal Zárate S.A.

150. Terminal Zárate S.A. resulta de la asociación del grupo Murchison y Cotia Trading S.A. Esta terminal fue programada como un proyecto en dos etapas. La primera como terminal de autos (Auto Terminal Zárate S.A) que ya está funcionando y maneja el 75% de la operación portuaria de autos del país, [29] y la segunda como terminal de contenedores.

151. Esta segunda etapa tiene en ejecución un proyecto cuyo plazo de finalización es Agosto del 2001, fecha en que tendrá estructura como para comenzar a mover 50.000 TEUs. El proyecto final, dependiendo del desarrollo del negocio, es mover 500.000 TEUs.

152. La terminal de contenedores tendrá un calado de 35 pies, por lo que estará en condiciones de atender buques Panamax. La superficie del área portuaria de 115 hectáreas es rectangular (50% de la misma ya está operando como terminal de vehículos) con una plataforma logística de 33 hectáreas. Por otra parte, la longitud del muelle es de 200 metros y está proyectado ampliarlo para tener 4 sitios de atraque. También tiene proyectado incorporar tecnología especial para el movimiento de contenedores: 2 grúas pórtico y equipos para el movimiento de contenedores en tierra.

153. Cabe destacar que esta terminal presenta ventajas comparativas en relación con las terminales del Puerto de Buenos Aires debido a su facilidad de acceso (terrestre a través de la ruta Panamericana y ferroviario y fluvial), proximidad de los centros industriales y,

M.E.
PROESGRALD N°
292

[29] Audiencia convocada en el marco del presente expediente, fs. 462.

por último, a que es una construcción nueva acorde a la última tendencia en instalaciones portuarias.[30]

154. Por último, cabe señalar que Terminal Zárate S.A. tiene participación en Línea Feeder, una empresa que opera buques pequeños que sirven para hacer tráfico entre Buenos Aires y Montevideo.

155. En resumen, como puede observarse en el Cuadro N° 3, los competidores del mercado relevante se encuentran o se encontrarán en el corto plazo en similares condiciones, tanto físicas como tecnológicas, para competir.

Cuadro N° 3: Características de los participantes del mercado relevante.

Terminal	Calado (pies)	dársena	superficie (has.)	long. muelle (mts.)	sitios de atraque	Equipamiento		Acceso ferroviario
						grúas pórtico	grúas transtainer	
T.R.P. (1y2)	32	A y B	28.5	1800	7	5	17	si
T.P.A. (3)	32	B y C	14.5	1400	6	2	2	si
T. 4+ EMCYM	32	C	11	700	3	**	**	si
BACTSSA (5)	32	D	21.5	880	4	4	9	si
Exolgan	32		45	930	4	3	15	si
Zárate	35		55	200	4	2*		si

Fuente: Anuario Portuario y Marítimo 2000 e información aportada por las empresas involucradas y sus competidores en el marco del presente expediente y del expediente 064-011777/00.
*Proyectado
**Maersk piensa incorporar esta clase de equipos cuando comience a operar Terminal 4 S.A.

M.E.
PROESCRALD N°
292

Participaciones

156. El Cuadro N° 4 a continuación permite ver la participación que tuvo cada uno de los competidores en el mercado de servicios portuarios a la carga en contenedores en el hinterland de Puerto de Buenos Aires para el año 2000. Así, la primer columna muestra

[30] En la actualidad el diseño óptimo de terminales para contenedores es una estructura de forma cuadrada, sin espigones como las antiguas instalaciones del Puerto de Buenos Aires.

la cantidad de contenedores (medidos en TEUs) que movilizó cada una de las terminales consideradas. La segunda columna, muestra la participación que tuvo cada una en el volumen total operado.

157. Como puede observarse, Terminales Río de la Plata S.A (T 1y2) es el principal operador portuario con 36% del mercado relevante, siguiendo en importancia Exolgan S.A. con 31% y BACTSSA con 21%. De esta forma, TERMINAL 4 S.A. (junto con TERMINAL EMCYM S.A.) y Terminales Portuarias Argentinas (T3) tienen una participación mucho menor, con 6% del mercado cada uno para el año 2000.

Cuadro N° 4: Participaciones por TEUs movilizados y por capacidad instalada.

Terminales	movimientos 2000		capacidad instalada		
	TEUs	particip.	TEUs	particip.	% utilizado
TRP (T 1y2)	392600	36%	487000	31%	81%
TPA (T 3)	69600	6%	133000	8%	52%
Terminal 4 + Emcym	65100 *	6%	120000	8%	-
BACTSSA T 5	230300	21%	450000	28%	51%
Exolgan	340000	31%	400000	25%	85%
Total	1097600	100%	1590000	100%	
HHI		2755		2499	

Terminales	capacidad instalada	
	TEUs	particip.
TRP (T 1y2)	487000	30%
TPA (T 3)	133000	8%
Terminal 4 + Emcym	120000	7%
BACTSSA T 5	450000	27%
Exolgan	400000	24%
Zárate	50000	3%
Total	1640000	100%
HHI		2358

*TERMINAL 4 S.A. Y TERMINAL EMCYM S.A. pueden mover esta cantidad de TEUs a pesar de que no cuentan con equipo especializado. A partir de la presente operación se incrementará su capacidad por la incorporación de equipo especializado y la ampliación del área utilizada para mover contenedores.
Fuente: CNDC sobre la base de datos de AGP, Secretaría de Transporte por Agua y Puertos, empresas involucradas y sus competidoras.

M.E.
PROESGRALD N°
292

17

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

158. Al medir la concentración del mercado a través del Indice de Herfindahl Hirschman (HHI)[31] surge que el mercado se encuentra relativamente concentrado, ascendiendo el HHI a 2755 puntos.

159. El análisis de estos datos de volúmenes operados, sin embargo, resulta incompleto para la proyección de la estructura del mercado relevante que se observará en el corto y mediano plazo. Esto se debe principalmente al contexto dinámico en el que se encuentra el sector bajo estudio en la actualidad.

160. En primer lugar, actualmente TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. no cuentan con instalaciones específicas para el movimiento de contenedores, sin embargo, con su compra por parte del grupo A. P. MØLLER se realizarán proyectos de tecnificación de las instalaciones (pavimentación e incorporación de equipos) que permitirán lograr dicho objetivo. Así, en un plazo de aproximadamente 3 años dichas terminales estarán en condiciones de movilizar 120000 TEUs por año.

161. En el Cuadro N° 4 se ha considerado para TERMINAL 4 S.A. más TERMINAL EMCYM S.A. la capacidad proyectada en un plazo de 3 años, mientras que para el resto de los competidores se ha supuesto que su capacidad se mantendrá constante.

162. Lo anterior implicaría de cierta forma sobrestimar la participación en capacidad de las terminales que el grupo A. P. MØLLER piensa adquirir a partir de la presente operación, sin embargo, aún así estas terminales alcanzarían una participación del 8% en el total de capacidad instalada en el mercado relevante.

163. Otro punto a considerar es que en el corto plazo, existirá un nuevo competidor en el mercado: Terminal Zárate S.A. (grupo Murchison), que como se anticipara comenzará sus operaciones en Agosto de 2001 y tendrá una capacidad inicial de 50.000 TEUs. La inclusión de este nuevo competidor lo único que hace es reducir la participación conjunta de TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A., que alcanzaría un 7%.

M.E.
PROESGRALD N°
292

[31] Este índice se define como la sumatoria del cuadrado de las participaciones de todas las empresas que participan en el mercado y tiene la ventaja de otorgarle mayor peso relativo a las participaciones de las empresas mayores. El IHH oscila entre 0 (mercado perfectamente competitivo) y 10000 (mercado monopólico).

17

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

V.d. EFECTOS DE LA OPERACIÓN

164. Una vez analizada la estructura existente en los tres mercados relevantes para la presente operación (servicios de transporte marítimo internacional de contenedores, servicios de logística y transporte terrestre y servicios portuarios a carga en contenedores), se pasará a analizar los efectos sobre la competencia que tendría la integración vertical del transporte marítimo y los servicios portuarios por un lado, y de los servicios portuarios y el transporte terrestre, por el otro.

165. Respecto de la operación de integración vertical del servicio de transporte marítimo internacional y los servicios portuarios a cargas en contenedores es necesario analizar varios puntos.

166. Del análisis del mercado de servicios regulares de transporte marítimo internacional de contenedores realizado en las secciones anteriores surgió que la naviera Maersk-Sealand participa en cuatro rutas desde y hacia Buenos Aires, enfrentando en todas ellas importantes competidores. De esta forma, la participación de la naviera del grupo A. P. MØLLER oscila entre 5% y 18% para tráficos de importación y entre 6% y 11% para el tráfico de exportación, encontrando en todas las rutas alguna o varias navieras con participaciones superiores a las de ella.

167. Por su parte, las terminales portuarias que pretende adquirir el grupo A. P. MØLLER mediante la presente operación son pequeñas en relación con sus competidores. Así, TERMINAL 4 S.A. Y TERMINAL EMCYM S.A. representaron el 6% de los movimientos de contenedores en el mercado relevante para el año 2000, y poseerán sólo el 8% de la capacidad instalada en el mercado relevante luego de realizar las inversiones previstas en la presente operación y suponiendo que el resto de los competidores mantendrá su capacidad actual.

M.E.
PROESGRALD N°
292

168. En la actualidad Maersk-Sealand opera con dos terminales: TERMINAL 4 S.A. (tráfico propio) y Exolgan S.A. (tráfico en joint). A partir de la presente operación, es probable que Maersk-Sealand continúe trayendo toda su carga propia a TERMINAL 4 S.A. y por lo tanto, dada su limitada capacidad y posibilidades de ampliación, dicha terminal no dispondría de capacidad suficiente para atender a una gran cantidad de

navieras. De este modo, es necesario estudiar la posibilidad de que TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. prestaran sus servicios exclusivamente a los buques de Maersk-Sealand y los efectos que esto tendría sobre la competencia.

169. En primer lugar, debe tenerse presente que el Pliego de Concesión de las terminales de Puerto Nuevo de Buenos Aires establece que los servicios prestados por dichas terminales tendrán carácter de uso público. Esto significa que debe prestarse obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera.[32]

170. En segundo lugar, dado que Maersk-Sealand no posee una participación significativa en el transporte marítimo, al adquirir una terminal portuaria no perjudicará al resto de las terminales del mercado relevante ya que estas últimas tienen la posibilidad de ofrecer sus servicios al resto de las compañías navieras. Más aún, Maersk-Sealand ya se encontraba operando con TERMINAL 4 S.A. antes de la operación, por lo que el resto de las terminales del mercado relevante no percibirá una disminución significativa en su demanda y por lo tanto, no se esperan cambios significativos en la estructura del mercado de servicios portuarios a carga en contenedores (terminales).

171. Adicionalmente, la relativamente baja participación en capacidad instalada de las terminales adquiridas disminuye los posibles efectos de esta compra sobre el mercado de transporte marítimo internacional. Es decir, al existir una oferta alternativa de servicios portuarios para el resto de las compañías navieras, si el grupo A. P. MØLLER decidiera dedicar TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. para uso exclusivo por parte de Maersk-Sealand, el resto de las compañías navieras podría utilizar las terminales que compiten con las compradas. Cabe recordar que existe en la actualidad una oferta importante de capacidad instalada que excede la demanda actual[33] y además importantes proyectos concretos de expansión de dicha capacidad.[34]

172. Resumiendo, existirán en el hinterland del Puerto de Buenos Aires dos empresas navieras integradas con terminales portuarias: P&O-Nedlloyd, que pertenece al mismo grupo económico que Terminales Río de la Plata S.A., y Maersk-Sealand, cuyo grupo

M.E.
PROESGRALD Nº
292

[32] Ley 24.093 (Ley de Puertos), artículo 7°.
[33] Del Cuadro N° 4 se puede apreciar que existe un porcentaje importante de capacidad ociosa en el mercado de servicios portuarios a la carga de contenedores.

participaría en TERMINAL 4 S.A y TERMINAL EMCYM S.A. a partir de la presente operación. Esta situación, sin embargo, no impondrá una barrera a la entrada a nuevos competidores que quieran ingresar al mercado del transporte marítimo ya que, aunque éstos no posean terminales, existen otras terminales de características similares a las adquiridas por A. P. MØLLER a las que podrían arribar.

173. Por último, una ventaja que se presenta con el ingreso del Grupo A. P. MØLLER al mercado de servicios portuarios a la carga en contenedores es que, al ser este un grupo internacional con alta disponibilidad de capital, se espera que realice importantes inversiones para la modernización de sus terminales que permitirán a éstas reposicionarse, fortaleciendo el proceso competitivo en el mercado de servicios portuarios a la carga en contenedores.

174. De esta forma, dada la relativamente baja participación de Maersk-Sealand en las distintas rutas en las que presta el servicio de transporte marítimo, la poco significativa participación conjunta de TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM en el mercado de servicios portuarios a la carga en contenedores y la existencia de importantes competidores en ambos mercados, puede concluirse que no se visualizan elementos en la presente operación de concentración económica que afecten las actuales condiciones de competencia en los mercados de transporte marítimo internacional de contenedores y servicios portuarios a la carga en contenedores.

175. A pesar de lo concluido con anterioridad, dado que las terminales portuarias resultan una instalación esencial, en el sentido de que son limitadas las posibilidades de instalar una nueva terminal, el hecho de que una de ellas se utilice en forma exclusiva por parte de una naviera no resulta irrelevante desde el punto de vista de la competencia. Llegado este punto, deben realizarse dos tipos de consideraciones, por un lado de carácter específico y por otro de carácter general.

176. En primer lugar, en el caso bajo análisis, la envergadura de la empresa adquirida no resulta de significación suficiente como para que la presente operación pueda restringir la competencia en el mercado de transporte marítimo internacional de contenedores.

M.E.
PROESGRALD N°
292

[34] Cabe destacar que además del proyecto futuro de Zárate comentado con anterioridad, Exolgan S.A. tiene un proyecto de ampliación que implicaría una capacidad futura de 800.000 TEUs.

177. En segundo lugar, la existencia de condiciones de acceso que permitan la utilización de la infraestructura en forma no discriminatoria constituye un factor importante a tener en cuenta para el desarrollo del proceso competitivo en el sector. La autoridad regulatoria está facultada para garantizar condiciones de acceso abierto, ya que las mismas están implicadas en el marco legal y contractual previamente expuesto.

178. Respecto a la integración vertical que se presenta entre los servicios portuarios de carga en contenedores y transporte terrestre, es necesario destacar que, por un lado, existe un gran número de empresas que ofrecen el servicio de transporte terrestre, por lo que se espera que la participación de SOUTH AMERICA TRUCKING S.A. sea relativamente baja. Adicionalmente, no existe obligación para los importadores/exportadores que demanden el servicio de transporte marítimo de Maersk-Sealand de transportar por vía terrestre con las empresas pertenecientes a su grupo.[35] Por último, dado que la naviera Maersk-Sealand ofrecía el servicio de trahsporte terrestre con anterioridad a la operación que se notifica, las posibles ventajas de ofrecer servicios de transporte terrestre como complemento del marítimo ya existían con anterioridad a la operación. Por lo tanto, no se evidencian elementos en la presente operación que permitan modificar la estructura de mercado existente en los servicios portuarios a carga en contenedores.

179. Por último, la participación que obtendrá el grupo A. P. MØLLER con la compra de TERMINAL 4 S.A. Y TERMINAL EMCYM S.A. en el mercado de servicios portuarios a la carga de contenedores no será significativa, por lo cual los proveedores de servicios de transporte terrestre tendrán un porcentaje importante del mercado de servicios portuarios a la carga de contenedores para ofrecer sus servicios.

M.E.
PROESGRALD N°
292

180. En virtud de los elementos considerados se puede afirmar que la operación analizada no despierta preocupación desde el punto de vista de la competencia, por cuanto sus efectos en los mercados de transporte terrestre, servicios portuarios a la carga en contenedores y transporte marítimo internacional de contenedores no revisten entidad como para que puedan resultar en un perjuicio al interés económico general.

[35] Información aportada por las partes en el marco de la presente operación, fs. 752. Tampo han existido denuncias de ventas atadas en este segmento del mercado ante esta Comisión.

VI. CLÁUSULAS CON RESTRICCIONES ACCESORIAS

181. Habiendo analizado el Contrato de Compraventa de Acciones suministrado por las partes a los efectos de esta operación, no surgen cláusulas con restricción accesoria.

VII. CONCLUSIONES

182. De acuerdo a lo expuesto precedentemente, esta COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el artículo 7° de la Ley N° 25.156, ya que no tiene como objeto o efecto disminuir, restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

183. Por ello, la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEL CONSUMIDOR, autorizar la operación de concentración económica por la cual MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A. adquiere el setenta por ciento del capital social de las Terminales Portuarias TERMINAL 4 S.A. y TERMINAL EMCYM S.A. de acuerdo a lo previsto por el artículo 13° inciso a) de la Ley N° 25.156.

M.E.
PROESGRALD N°
292

ESTEBAN M. GRECO
VOCAL

Dr. SANTIAGO URBIZTONDO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia
PRESIDENTE

Lic. MAURICIO BUTERA
VOCAL

NOTA DE SECRETARÍA: Hágase la salvedad que al momento de la suscripción del presente dictámen, el Dr. Eduardo R. Montamat no emite opinión en virtud de encontrarse destinado por esta Comisión Nacional, en misión de carácter oficial.

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
COMISION NACIONAL DE
DEFENSA DE LA COMPETENCIA

17

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ANEXO

M.E.
PROESGRALD Nº
292

17

Dr. EDGARDO R. NUÑEZ
SECRETARIO
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Cuadro A.1. Puertos Comerciales de Uso Público de Argentina.

PUERTOS COMERCIALES DE USO PUBLICO	JURISDICCION 1. Nacional 2. Provincial 3. Municipal
En Ciudad de Buenos Aires	
1. Puerto Nuevo de Buenos Aires	1
En Provincia de Buenos Aires	
2. San Nicolás	2
3. Ramallo	3
4. San Pedro	2
5. Zárate	2
6. Campana	2
7. Dock Sud	2
8. La Plata	2
9. Mar del Plata	2
10. Quequén	2
11. Bahía Blanca	2
12. Rosales	2
En la Provincia de Corrientes	
13. Corrientes	2
14. Bella Vista	2
15. Goya	2
16. Ituzaingó	2
En la Provincia del Chaco	
17. Barranqueras	2
En la Provincia del Chubut	
18. Puerto Madryn	2
19. Rawson	2
20. Camarones	2
21. Comodoro Rivadavia	2
En la Provincia de Entre Ríos	
22. Diamante	2
23. Concepción del Uruguay	2
24. Ibicuy	2
En la Provincia de Formosa	
25. Formosa (Puerto Nuevo)	2
En la Provincia de Misiones	
26. Posadas	2
27. Iguazú	2
28. Eldorado	2
En la Provincia de Río Negro	
29. San Antonio Este	2
En la Provincia de Santa Cruz	
30. Caleta Paula	2
31. Deseado	2
32. San Julián	2
33. Punta Quilla	2
34. Río Gallegos	2
En la Provincia de Santa Fe	
35. Reconquista	2
36. Santa Fe	2
37. Rosario	2
38. Villa Constitución	2
En la Provincia de T. del Fuego	
39. Ushuaia	2

Fuente: "Estudios de comercialización y de demanda de transporte", Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, Programa de Modernización Portuaria, Noviembre 2000.

M.E.
PROESGRALD N°
292

Cuadro A.2. Movimiento Portuario de Argentina. Año 1999.

Puerto	TEUs	Toneladas	Participación	
			% TEUs	% toneladas
San Lorenzo/San Martín	0	25,879,630	0%	26.72%
Buenos Aires (incluye Exolgan)	1,076,102	19,840,650	96%	20.49%
Bahía Blanca (incluye Ing. White)	s/d	13,702,128	s/d	14.15%
Rosario	0	10,817,219	0%	11.17%
Quequén	0	3,771,695	0%	3.89%
La Plata	0	5,912,048	0%	6.10%
Necochea	0	3,341,769	0%	3.45%
Galvan	0	2,793,243	0%	2.88%
Villa Constitución	0	1,350,238	0%	1.39%
San Nicolás	0	1,460,805	0%	1.51%
San Pedro	0	839,209	0%	0.87%
Barranqueras	0	s/d	0%	s/d
Campana	0	720,124	0%	0.74%
Madryn	12,220	1,107,377	1%	1.14%
Diamante	0	748,907	0%	0.77%
Santa Fe	0	741,898	0%	0.77%
Concepción del Uruguay	0	576,296	0%	0.60%
Mar del Plata	0	587,728	0%	0.61%
Zárate	s/d	525,310	s/d	0.54%
San Antonio Este	0	484,121	0%	0.50%
Comodoro Rivadavia	0	426,309	0%	0.44%
Reconquista	0	312,909	0%	0.32%
Deseado	13,428	280,887	1%	0.29%
Ushuaia	18,074	257,749	2%	0.27%
Ibicuy	0	162,178	0%	0.17%
Punta Quilla	0	66,297	0%	0.07%
Río Gallegos	0	93,876	0%	0.10%
Ramallo	0	s/d	0%	s/d
San Julián	0	2,571	0%	0.00%
Caleta Paula	0	20,229	0%	0.02%
Rawson	0	7	0%	0.00%
Caleta Oliva	0	7,361	0%	0.01%
Caleta Córdoba	0	6,922	0%	0.01%
Rosales	0	6,526	0%	0.01%
Punta Lovola	0	2,010	0%	0.00%
Formosa	0	117	0%	0.00%
Total Nacional	1,119,824	96,846,343	100%	100%

Fuente: CNDC sobre la base de datos de CEPAL, Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe.

M.E.
PROESGRALD Nº
292