



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Resolución

Número: RESOL-2018-491-APN-SECC#MP

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 15 de Agosto de 2018

Referencia: EXP-S01:0109242/2014 - ARCHIVO DE ACTUACIONES (C. 1516)

VISTO el Expediente N° S01:0109242/2014 del Registro del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, y

CONSIDERANDO:

Que el expediente citado en el Visto, se inició por la presentación de la CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, para tratar distintos temas que relacionó con la competitividad exportadora en el Puerto de la Provincia de BUENOS AIRES, el día 31 de julio de 2014 por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA organismo desconcentrado entonces en la órbita de la SUBSECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR de la SECRETARÍA DE COMERCIO del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS.

Que, con fecha 15 de agosto de 2014, se llevó a cabo la ratificación de la denuncia por presentación espontánea del denunciante.

Que, los días 25 y 26 de agosto de 2014, el denunciante realizó sendas presentaciones acreditando la personería invocada, ampliando la información vertida en la audiencia de ratificación y aportando documental.

Que, con fecha 18 de septiembre de 2014, se ordenó correr traslado a los fines de que la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y las firmas TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A., APM TERMINALS ARGENTINA S.A. e IVETRA S.A., brindaran sus respectivas explicaciones, conforme lo dispone el Artículo 29 de la Ley N° 25.156, actualmente, Artículo 38 de la Ley N° 27.442.

Que, con fecha 6 de octubre de 2014, las firmas APM TERMINALS ARGENTINA S.A. e IVETRA S.A. contestaron el traslado conferido, habiendo interpuesto ésta última excepción de litispendencia.

Que, el día 7 de octubre de 2014, brindó sus explicaciones el Interventor de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Que, con fecha 8 de octubre de 2014, brindó explicaciones la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., quien también interpuso excepción de litispendencia.



Que, el día 10 de octubre de 2014, brindó explicaciones la firma BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A.

Que mediante el Expediente N° S01:0236553/2014 del Registro del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, agregado en firme a foja 400 del expediente de la referencia, se dio tratamiento a las referidas excepciones de litispendencia.

Que, con fecha 13 de noviembre de 2014, en el marco del expediente mencionado en el considerando anterior, se ordenó correr traslado a la CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA de las excepciones de litispendencia planteadas por las firmas TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. e IVETRA S.A.

Que, el día 18 de noviembre de 2014, la CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA contestó el traslado conferido.

Que la CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA no refutó de manera concreta los argumentos vertidos por las excepcionantes, sino que explicó sucintamente los motivos de su denuncia y por qué, a su entender, se encontraría comprometido el interés económico general.

Que, en virtud del análisis realizado, la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, emitió el Dictamen N° 989 de fecha 2 de diciembre de 2015 donde aconseja al señor Secretario de Comercio hacer lugar a la excepción de litispendencia interpuesta por las firmas TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. e IVETRA S.A., considerar satisfactorias las explicaciones brindadas por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS – SOCIEDAD DEL ESTADO, y ordenar el archivo de las presentes actuaciones, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 31 de Ley N° 25.156, actualmente, Artículo 40 de la Ley N° 27.442.

Que si bien la denuncia fue efectuada en el marco de la Ley N° 25.156, toda vez que el día 24 de mayo de 2018 la misma fue derogada por la Ley N° 27.442 en sus Artículos 79 y 80, y su Decreto Reglamentario N° 480 de fecha 23 de mayo de 2018, corresponde analizar las conductas denunciadas bajo la nueva normativa vigente.

Que el suscripto comparte los términos del mencionado dictamen, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, incluyéndose como Anexo de la presente.

Que el infrascripto resulta competente para el dictado del presente acto en virtud de lo establecido en los Artículos 40 y 80 de la Ley N° 27.442, los Decretos Nros. 89 de fecha 25 de enero de 2001, 357 de fecha 21 de febrero de 2002 y sus modificaciones, 350 de fecha 20 de abril de 2018 y 480/18.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Hácese lugar a la excepción de litispendencia interpuesta por la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. e IVETRA S.A. respecto de los cuestionamientos al certificado de Transporte Argentino Protegido; y considéranse satisfactorias las explicaciones brindadas por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS – SOCIEDAD DEL ESTADO, y las Empresas TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A. y APM TERMINALS ARGENTINA S.A., e IVETRA S.A., respecto de los cuestionamientos al Control de Tránsito Vehicular, por los motivos expuestos en los considerandos de la presente medida.



ARTÍCULO 2º.- Ordénase el archivo de las presentes actuaciones, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 40 de la Ley N° 27.442.

ARTÍCULO 3º.- Considérase al Dictamen N° 989 de fecha 2 de diciembre de 2015 emitido por la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado entonces en la órbita de la SUBSECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR de la SECRETARÍA DE COMERCIO del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, que, como Anexo IF-2018-07662523-APN-DR#CND, forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 4º.- Notifíquese a las firmas interesadas.

ARTÍCULO 5º.- Comuníquese y archívese.

Digitally signed by BRAUN Miguel
Date: 2018.08.18 19:25:24 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Miguel Braun
Secretario
Secretaría de Comercio
Ministerio de Producción

Firma

Firma

Digitally signed by SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR
SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR - SDCI
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS
SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR
2018/08/18 19:25:24 ART



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Asesoría Nacional de Defensa de la Competencia



MARIA VICTORIA CÁZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

ES COPIA FIEL

Expte. N° S01 0109242/2014 (C. 1516) SF /GG-MEF

DICTAMEN N.º 989

BUENOS AIRES, 07 DIC 2014

SEÑOR SECRETARIO:

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a los expedientes S01:0109242/2014, caratulado "CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (CERA) S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA CNDC (C. 1516)", y S01:0238553/2014, caratulado "INCIDENTE DE EXCEPCIÓN DE LITISPENDENCIA INTERPUESTO POR IVETRA S.A. Y OTROS (C. 1516 INCIDENTE)", ambos del Registro del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS.

I. SUJETOS INTERVINIENTES.

1. EL DENUNCIANTE es el Sr. ENRIQUE MANTILLA (en adelante, "EL DENUNCIANTE"), en carácter de presidente de la CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (en adelante, "CERA"), asociación civil, privada y sin fines de lucro creada en 1943, cuya misión es brindar a las empresas socias e instituciones adheridas apoyo institucional, servicios comerciales, tecnología de gestión, contactos internacionales e investigaciones de mercado, con domicilio constituido en Av. Roque Sáenz Peña 740 piso 1°, CABA.
2. Las denunciadas son:
 - TERMINALES RÍO DE LA PLATA SA (en adelante "TRP"), BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICE S.A. (en adelante "BACTSSA") y APM TERMINALS ARGENTINA S.A. (en adelante "APM"), empresas concesionarias del puerto de Buenos Aires que manejan las operaciones portuarias en los espigones de Puerto Nuevo
 - INSTITUTO VERIFICADOR DEL TRANSPORTE S.A. (en adelante "IVETRA"), dedicado a prestar servicios administrativos, operativos, comerciales, legales y tecnológicos a receptores y dadores de mercaderías, empresas de transporte y cargadores, operaciones multimodales, optimizando las transacciones y asegurando el cumplimiento de las condiciones y requisitos requeridos por las partes, y

IF-2018-07662523-APN-DR#CNDC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Comisión de Comercio

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



MARIA VICTORIA DÍAZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

ES COPIA FIEL

- ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS – SOCIEDAD DEL ESTADO (AGPSE). *“es un organismo administrativamente supervisado por la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES, con dependencia funcional de la SECRETARIA de TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE...La AGPSE, por su parte, y merced a las atribuciones otorgadas por la normativa emanada del Poder Ejecutivo Nacional, tiene a su cargo no solamente el cumplimiento de las misiones de explotación y mantenimiento de la infraestructura de las áreas no concesionadas, sino que ejerce, asimismo, las funciones de Autoridad de Aplicación y ente de contralor del cumplimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios de las terminales privadas frente al Estado Nacional. Asimismo, de hecho y de derecho le fueron impuestos al Organismo, también, las tareas de mantenimiento, dragado y balizamiento de los canales de acceso al Puerto de Buenos Aires y del vaso portuario”*.

II. LA DENUNCIA.

3. Con fecha 30 de mayo de 2014, el Sr. Enrique MANTILLA en su carácter de Presidente de la CERA, efectuó una presentación ante la SECRETARIA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, remitida a esta Comisión Nacional mediante CUDAP Expte.-S01:0109242/2014, y recibida en esta Comisión Nacional con fecha 31 de julio del corriente (que dio origen a las presentes actuaciones C. 1516), mediante la que solicitaba audiencia al Sr. SECRETARIO DE COMERCIO, a los fines de *“tratar la problemática del pago de servicios con tarifas ligadas a la evolución de la paridad peso argentino-dólar estadounidense, reduciendo el nivel de articulación y complementariedad de las políticas públicas y afectando la competitividad exportadora”*.
4. Cuestionó en esa oportunidad la fijación en dólares de la tarifa relacionada con el Control de Tránsito Vehicular Portuario (CTVP) y del precio del “certificado de Transporte Argentino Protegido” (TAP), remitiéndose en este último caso, a la denuncia efectuada con anterioridad y que motivó la formación del expediente S01: 0314252/2011, caratulado “CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA CNDC (C. 1396)”.

Información obtenida de la página web oficial: www.puertobuenosaires.gov.ar/resena-historica/38

IF-2018-07662523-APN-DR#CNDC

página 2 de 22

2



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Secretaría de Comercio
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ES COPIA FIEL

MARIA VICTORIA DIAZ VERA
 DIRECTORA DE REGISTRO
 COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

5. Con respecto al CTPV, sostuvo que los transportes de mercadería de importación y exportación están pagando U\$S 16,46 + IVA, por cada contenedor que ingresa o sale del Puerto de Buenos Aires, en tal concepto.
6. Expuso que el antecedente del CTVP, sería el llamado "Certificado Ivetra", que comenzó a cobrarse cuando, en el año 2009, la AGP-SE le confirió un Permiso de Uso del predio denominado "El Relleno" a la FEDERACIÓN DE CAMIONEROS Y OBREROS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS, LOGÍSTICA Y SERVICIOS, a BACTSSA y a TRP.
7. Dicho Permiso de Uso fue concedido –prosiguió– **"...con el objeto de desarrollar tareas logísticas vinculadas al estacionamiento de camiones durante las operaciones previas a su ingreso a las Terminales Portuarias de Puerto Nuevo, Puerto de Buenos Aires, con el objeto primordial de que los trabajadores camioneros desarrollen sus labores, tareas relacionadas para hacer efectivo el cumplimiento de los derechos consagrados en las leyes laborales y el Convenio Colectivo de Trabajo y la normativa vigente en materia de higiene y seguridad laboral y todas otras actividades afines que resulten necesarias para los servicios a los trabajadores, todo ello de conformidad a las facultades que establecen sus estatutos y demás normas vigentes. Las actividades que se desarrollan en el marco del objeto que autoriza el permiso, deberán contar con la aprobación previa de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO en base a la normativa vigente"** (la negrita pertenece al original).
8. Así las cosas, las Terminales comenzaron a exigir el denominado Certificado IVETRA, con un costo de U\$S 14 + IVA, importe que sería destinado a la construcción de un Centro de Operaciones Multimodal en "El Relleno", y que estaba a cargo de los exportadores e importadores, y no de la empresa transportista.
9. En el año 2012, debido a la falta de ejecución de las obras comprometidas por las terminales permisionarias, la AGP-SE revocó el Permiso de Uso del predio en cuestión, y en el mes de octubre del mismo año, por Resolución AGP-SE N.º 074, se crea el CTVP, por el cual dicho organismo se constituye en responsable de la dirección, planificación y control de dicho sistema, y se autoriza a las Terminales Portuarias, en su carácter de operadores responsables del CTVP, a la inclusión de una nueva tarifa en su tarifario de servicios, con la ~~autorización de la~~ **AGP-SE**, ~~la~~ **AGP-SE**.



ES COPIA FIEL

MARIA VICTORIA DIAZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

*Ministerio de Producción y Comercio Exterior, Turismo y Pesca
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

- tarifa que se reparte entre el referido Organismo y las Terminales Portuarias, y se le cobra a los exportadores, según manifestó EL DENUNCIANTE.
10. La tarifa originaria fue de U\$S 14 + IVA, y al momento de la denuncia fue aumentada a U\$S 16,46 + IVA.
 11. EL DENUNCIANTE cuestionó la procedencia del CTVP con cargo a los exportadores-importadores, y que dicha tarifa sea fijada en dólares estadounidenses.
 12. En relación al TAP, hizo expresa referencia al expediente C. 1396, iniciado también por la aquí denunciante, contra TRP, por posibles conductas anticompetitivas consistentes en la supuesta subordinación de la prestación del servicio de uso público de las terminales portuarias, a la adquisición por parte de los exportadores del certificado TAP, que consistiría en la contratación de un seguro de daños provocados durante el transporte de los contenedores, dentro o fuera de las terminales portuarias. Dicho seguro, según manifestó, sería contratado por IVETRA por cuenta ajena, y no se admitirían seguros contratados libremente por los exportadores.
 13. Por otro lado, objetó también el costo de dicho certificado y su fijación en dólares estadounidenses, informando que entre el 30/6/2011 y el 30/01/2013, el aumento del costo, medido en pesos, fue del 55,7%; y desde el 30/6/2011 al 6/2/2014, fue del 92,3% (conforme cotización del dólar del Banco de la Nación Argentina - BNA).
 14. Por lo expuesto precedentemente, EL DENUNCIANTE solicitó al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO que, no obstante encontrarse en trámite el expediente C. 1396, tomara cuenta de las actuaciones y verificara si las cuestiones planteadas están siendo debidamente analizadas, por cuanto entendió que al afectarse la competitividad de los exportadores se estaría afectando el interés económico general.
 15. En la audiencia de ratificación de denuncia llevada a cabo el día 15 de agosto de 2014, preguntado EL DENUNCIANTE "...PARA QUE EXPLIQUE concretamente en qué consiste la conducta denunciada, DIJO: El pago de tarifas ligadas a la evolución de la paridad peso-dólar, reduce el nivel de articulación y complementariedad de las políticas públicas y afecta la competitividad exportadora. El CTVP (sic) no corresponde su implementación por no estar contemplado en los pliegos de licitación. Y con respecto al TAP, se remite al Expte. S01/0314252/2011 (C. 1396), en trámite..." (conf. fs. 31/32, respuesta a la pregunta 18) 2018-07662523-APN-DR/CNDC

Handwritten mark resembling a stylized 'd' or 'a'.

Handwritten signature and scribbles.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Secretarías de Comercio
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



ES COPIA FIEL

MARÍA VICTORIA DÍAZ VERA
 DIRECTORA DE REGISTRO
 COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

16. Mediante la presentación efectuada el día 25 de agosto de 2014, EL DENUNCIANTE incluyó en su denuncia, además de las terminales portuarias, a la firma IVETRA S.A., por considerar que es esta empresa la que organiza la contratación de las pólizas de seguro –según manifestó, “en un espacio no competitivo”, en relación al sistema TAP; y aclaró, en relación al sistema TAP, que esta denuncia “...no es respecto del problema de libertad de elección de la compañía aseguradora por parte del exportador, cuestión esta que es planteada en la CNDC Expediente N.º S01.0314252/2011 (C. 1396), aún en trámite. En este expediente de lo que se trata es de la fijación en dólares estadounidenses del precio de la póliza sin una causa evidente que lo justifique dentro del propio sistema TAP y que esto es posible por el modelo de gestión de IVETRA S.A., que interpretamos que es de restricción de la competencia...” (conf. fs. 47).
17. En la misma presentación mencionada en el apartado anterior, informó que inicialmente, el valor del certificado TAP era de U\$S 67 + IVA pero el 28/1/2013 se modificó a U\$S 85 + IVA, en ambos casos pagaderos en pesos equivalentes, de lo que resulta una variación en pesos (a la cotización del Banco Central de República Argentina - BCRA), del 103%, y en dólares del 27%.
18. Mediante presentación posterior, de fecha 26 de agosto de 2014, aportó información relacionada al tipo de cambio que se utilizaría para hacer efectivo tanto el TAP como el CTVP, el que no se correspondería con las cotizaciones informadas por el BCRA ni por el BNA, sino que sería superior.

III. PROCEDIMIENTO.

19. Con fecha 31 de julio de 2014 se recibió en esta Comisión Nacional, el Expte.- S01.0109242/2014 remitido por la SECRETARIA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, en el cual constaban presentaciones efectuadas por el Sr. Enrique MANTILLA en su carácter de Presidente de la CERA solicitando audiencia al Sr. SECRETARIO DE COMERCIAL para tratar distintos temas que relacionó con la competitividad exportadora en el Puerto de Buenos Aires. Dicho expediente dio origen a las presentes actuaciones,
20. A fs. 28 se citó al denunciante a ratificar sus dichos y adecuarlos de acuerdo a lo establecido por los Arts. 175 y 176 del CPPN y Art. 28 de la LDC, habiéndose llevado a cabo la audiencia de ratificación de denuncia el día 15 de agosto de 2014, por presentación espontánea del denunciante (fs. 30) 3018-07662523-APN-DR#CNDC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



ES COPIA FIEL

MARIA VICTORIA DIAZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

21. Con fechas 25 y 26 de agosto de 2014, EL DENUNCIANTE realizó sendas presentaciones acreditando la personería invocada, ampliando la información vertida en el audiencia de ratificación y aportando documental (fs. 34/175); y con fecha 10 de septiembre de 2014 aportó copias para traslado.
22. Con fecha 18 de septiembre de 2014, se ordenó correr traslado a los fines de que la AGP-SE y las empresas denunciadas (TRP, BACTSSA y APM) brindaran sus respectivas explicaciones, conforme lo dispone el art. 29 de la Ley N.º 25.156 (fs. 180).
23. Con fecha 6 de octubre de 2014, contestaron el traslado conferido la firma APM (fs. 217/219) e IVETRA (fs. 221/133), habiendo interpuesto esta última "excepción de litispendencia".
24. Con fecha 7 de octubre de 2014, brindó explicaciones el Sr. Cap. Ult. Sergio F. BORELLI, en su carácter de INTERVENTOR de la AGP-SE (fs. 235/317).
25. Con fecha 8 de octubre, brindó explicaciones la empresa TRP (FS. 319/345), quien también interpuso "excepción de litispendencia".
26. Con fecha 10 de octubre de 2014, brindó explicaciones la empresa BACTSSA (FS. 349/359).
27. Con fecha 14 de octubre de 2014, se ordenó formar "INCIDENTE DE EXCEPCIÓN DE LITISPENDENCIA INTERPUESTO POR IVETRA S.A. Y OTROS (C. 1516 INCIDENTE)", Expte. S01:0238553/2014 (fs. 234).
28. Con fecha 13 de noviembre de 2014 se ordenó correr traslado a la CERA de las excepciones de litispendencia planteadas por IVETRA y por TRP, en el marco del incidente mencionado en el punto anterior.
29. Con fecha 18 de noviembre de 2014, contestó el traslado conferido respecto de las excepciones referidas en el apartado anterior, la CERA (fs. 46/52 de la C. 1516 INCIDENTE).

IV. LAS EXPLICACIONES.

APM

30. Explicó que ninguna de las manifestaciones vertidas por la CERA le resultan oponibles, por cuanto EL DENUNCIANTE asimiló a APM con la empresa TERMINAL 4 S.A., cuando en realidad son dos empresas distintas y es ésta última quien explota las instalaciones de la Terminal Portuaria N.º 4 del Puerto de Buenos Aires.

IF-2018-07662523-APN-DR#CNDCC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Secretaría de Comercio
 Dirección Nacional de Defensa de la Competencia

ES COPIA FIEL



MARIA VICTORIA DIAZ VERA
 DIRECTORA DE REGISTRO
 COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

prestando servicios de entrega y recepción de contenedores y carga general a los importadores y exportadores.

31. Manifestó que APM no desarrolla actividades de tipo operativo en el país y, por lo tanto –continuó exponiendo–, *“DE LA INEXISTENCIA DEL EJERCICIO DE UNA ACTIVIDAD COMERCIAL EN ARGENTINA, DERIVA LA INEXISTENCIA DE CONDUCTA ALGUNA QUE PUEDA REPUTARSE ANTICOMPETITIVA”* (la mayúscula corresponde al texto original).
32. Consecuentemente, afirmó que el traslado conferido a APM resulta erróneo e improcedente, y denunció el domicilio de la empresa TERMINAL 4 S.A., a sus efectos.
33. Finalizó solicitando el archivo de las actuaciones respecto de APM.

IVETRA.

34. Manifestó que el sistema TAP, denunciado en las presentes actuaciones por la CERA, se encuentra bajo investigación o resuelto en las actuaciones C. 1396, expediente en el cual ya presentó su descargo y por ello, planteó excepción de litispendencia administrativa, encontrándose, a su entender, verificados los requisitos para ello, a saber: identidad de partes, objeto y causa; idéntica calidad de las partes en ambos procesos.
35. Formuló además, para el caso de encontrarse resuelto el expediente C. 1396, reserva de excepción de cosa juzgada administrativa.
36. En cuanto al CTVP, expresó que IVETRA no integra dicho sistema, habiendo sido creado por la AGP-SE mediante Resolución AGPSE N.º 74 del 12 de octubre de 2012, por lo cual APM resulta ajena a la operatoria del sistema CTVP.
37. Por otro lado, planteó la incompetencia de esta Comisión Nacional en lo relacionado al CTVP, por tres razones: 1) sólo pueden ser objeto del derecho de la competencia los actos de productores, comerciantes o empresarios, y no los actos administrativos; 2) las normas del derecho de la competencia no se pueden anteponer a disposiciones legales que confieren a la Administración facultades de regulación de los mercados y, por lo tanto, esta rama del derecho no puede resolver problemas creados por agentes económicos que están fuera de los mercados, como es el caso de la autoridad pública; y 3) un organismo administrativo no puede revisar actos administrativos emanados de otro organismo estatal, sólo podría realizar recomendaciones no vinculantes.

IF-2018-07662523-APN-DR#CNDG



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Subsecretaría de Comercio
 Comisión de Operación de los Puertos

ES COPIA FIEL

MARÍA VICTORIA DÍAZ VERA
 DIRECTORA DE REGISTRO
 COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA



38. Por último, argumentó la falta de afectación al interés económico general, hizo reserva del caso federal, y adjuntó prueba documental.

AGP-SE.

39. El Señor Interventor de la AGP-SE, explicó que *"la fijación de dicha moneda en el Puerto BUENOS AIRES, tanto en cuanto se refiere a la propia Administración Portuaria Nacional, los Concesionarios de Terminales portuarias y demás prestadores (de servicios que confluyen a la actividad (fletes, prácticos, remolques, peajes del canal troncal, agentes del comercio exterior, etc.), tiene congruencia y adquiere carácter de necesario en tanto se vincula estrechamente con la interacción diaria de un sinnúmero de actores internacionales. Ello no es sino consecuencia de que el dólar estadounidense es la moneda de transacción para todas las operaciones de comercio exterior, sean éstas exportaciones o importaciones y, todos los pagos a/o provenientes de la comercialización de las mismas así como los servicios de transporte o logística que se le prestan en el ámbito de referencia están fijados en dicha moneda"*.

40. Continuó informando que, cuando se dejó sin efecto la llamada "Convertibilidad" y la "Pesificación" de los contratos celebrados en dólares, se renegociaron los contratos suscriptos con la Administración Pública en dicha moneda, habiéndose suscripto ACTAS ACUERDO entre las UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS y las Terminales Portuarias, habiéndose tratado específicamente las tarifas que involucran a la actividad portuaria y el dólar como moneda de referencia para el pago de los servicios portuarios que prestan las terminales y la AGP-SE por tasas a las cargas, a los buques y a los concesionarios.

41. Fue entonces que se ratificó la utilización del dólar estadounidense como moneda de referencia para las tarifas portuarias vinculadas al comercio exterior (conf. Cláusula Tercera de las Cartas Acuerdo celebradas entre los Ministerios de Economía y Producción y Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, y ratificadas por el citado Decreto N.º 1991/2009).

42. En cuanto a las tarifas cuestionadas por la CERA, trató en primer término la relacionada con el CTVP, aseverando que *"...Revocados por la Resolución Nro. 51/2012-AGPSE los Permisos de Uso otorgados a la Federación de Camioneros y a las empresas concesionarias (coloquialmente denominado Ivetra), en orden a la necesidad de reordenamiento del área en que se prestan los servicios de pesaje"*.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ES COPIA FIEL

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN
494

MARIA VICTORIA OÍAZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

beneficios, resultó necesario volver a implementar un sistema que, más allá de las previsiones y obligaciones que imponía a los concesionarios el Artículo 47² del PCG ...cumpliera funciones de regulación del tráfico de camiones que ingresaba o salía de las terminales portuarias, con miras a ordenar y coordinar el movimiento de los mismos⁷.

43. Agregó que dicho sistema tuvo por objeto solucionar "...el congestionamiento que provocaban los camiones de fleteros independientes que operan en forma individual y casuística o como vulgarmente se los reconoce como 'al pique', que abarrotaban las calles y avenidas próximas a la zona portuaria, y aún otras más alejadas como las de la Avenida España en Costanera Sur...(y) el que provocaban los camiones con contenedores de EXPORTACIÓN en la medida que resultaba virtualmente imposible coordinar con los Exportadores un ambo organizado y adecuado en tiempos razonables para ser embarcados"
44. Puntualizó, luego, que existen en otros puertos del mundo este tipo de sistemas de turnos de admisión destinados a paliar el congestionamiento vehicular incrementado por el aumento del volumen de mercancías que llegan al puerto; por lo que "...la coordinación de cartas es un sistema que brinda racionalidad al uso de los equipos y minimiza demoras de camiones..."
45. Por las razones apuntadas, se creó el CTVP como iniciativa de la AGP-SE a efectos de ordenar en lo posible el tránsito en la zona portuaria, para lo cual suscribió un convenio con las terminales portuarias.
46. Indicó, además, que "...la implementación del sistema ha requerido de la disposición de tierras de gran valor comercial portuario, inversiones para adecuarlas al estacionamiento de los camiones, disposición de persona, software, comunicaciones y todos los elementos necesarios para dar forma, eficiencia y seguridad a este operativo que no sólo beneficia a la operatoria portuaria y sus actores sino que se proyecta hacia el resto de la sociedad en un esfuerzo por aliviar en lo posible los efectos (de) los congestionamientos que se registraban en el área adyacente al área portuaria. Por otra parte, se ofrece a los choferes de los camiones servicios para su atención personal, higiene y un comedor a precios subsidiados con el objeto de

⁷ Art. 47: El CDT -Concesionario de Terminales- asumirá el control de ingreso y egreso de personas, mercaderías y vehículos a la Terminal. A tal fin programará adecuadamente estos movimientos evitando originar interferencias en la circulación vehicular externa.

IF-2018-07662523-APN-DR#CNDC

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Secretaría de Finanzas
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ES COPIA FIEL



MARIA VICTORIA DIAZ VERA
 DIRECTORA DE REGISTRO
 COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

facilitar su estadia en el predio, y la posibilidad de estacionamiento gratuito por tiempo indeterminado en un predio con vigilancia y los mencionados servicios...".

47. En cuanto al costo del CTVP, adjuntó la planilla denominada "COSTOS OPERATIVOS TERMINALES ESTIMADOS" (obranste a fs. 314), infiriendo que el valor inicial de dicho servicio correspondía se fijara en U\$S 16,17 por contenedor, aclarando que se adoptó el valor de U\$S 14 a riesgo de no cubrir totalmente los costos que irrogaba, atento a que dicho importe ya estaba aceptado por el mercado durante la anterior etapa de prestación de servicios a cargo de la FEDERACIÓN DE CAMIONEROS y las empresas concesionarias, explicando así la coincidencia entre ambos valores.
48. Por otro lado, manifestó que la inclusión del costo del CTVP en el tarifario de las terminales portuarias, corresponde por expresa disposición de los instrumentos que regulan dicho sistema.
49. Mencionó además, que "...se han agregado otras DOS (2) hectáreas de piso acondicionado para vehículos pesados con carga y en proceso de licitación de otras CINCO (5) hectáreas en la zona de "El Relleno". También se encaran obras de relleno parcial de la Dársena F de este Puerto BUENOS AIRES destinadas a la liberación de espacios donde actualmente se almacenan contenedores vacíos que servirán para mejorar la circulación de camiones, lo que sumaría otras 5 a 8 hectáreas para el CTVP. Por otra parte se están asfaltando calles alternativas (calle 13 y nuevo acceso a autopista Illia) destinadas a aliviar la circulación de tránsito por las avenidas Castillo, Comodoro Py y Antártida Argentina y a evitar el estacionamiento anárquico en dichas arterias y con ello los inconvenientes al tránsito pasante y a la logística del propio puerto...".
50. En lo referente a la competitividad de las exportaciones en cuanto a su relación con los costos portuarios del Puerto de Buenos Aires, manifestó que "...salvo la prestación de servicios adicionales, aquéllos de naturaleza básica a los que se ve sometido un contenedor de exportación mantienen los mismos valores que se fijaran al aprobarse los Pliegos de la Licitación Nro. 6/93-MEYOSP, no habiendo sufrido modificaciones sustanciales desde entonces, salvo aquéllos derivados de medidas adicionales de seguridad o control fiscal...".
51. Por último, afirmó que "...En cuanto respecta al TAP, todas las implicancias que puedan derivarse de éste, son totalmente ajenas a los procesos de competencia



Ministerio de Economía y Servicios Públicos
 Dirección de Puertos
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



ES COPIA FIEL

MARIA VICTORIA DIAZ VERA
 DIRECTORA DE REGISTRO
 COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

del Estado, en la medida que el mismo consistiría en un servicio extraportuario destinado a cubrir al contenedor de eventos susceptibles de producirse entre su salida y retorno al puerto...".

TRP.

52. Comenzó su libelo tratando el marco regulatorio de la actividad llevada a cabo por la empresa. En tal sentido, manifestó que **"TRP es concesionario de las Terminales N° 1 y 2 y de la Terminal N.° 3 del Puerto de Buenos Aires. Los contratos de concesión respectivos fueron celebrados en el marco de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 6/93 (en adelante, "Licitación 6/93"), y aprobados mediante los Decretos N.° 1194/94 y N.° 1693/94 (respectivamente, los Contratos de Concesión)"** (la negrita corresponde al texto original).
53. **"El marco regulatorio aplicable a la actividad de TRP se encuentra constituido en particular por los Contratos de Concesión, los Pliegos de Condiciones aprobados por la Resolución N° 669/93 del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos (y sus normas modificatorias y complementarias) y el Acta de Acuerdo suscripta con la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN), aprobada por Decreto N° 1991/09. Entre la legislación general aplicable cabe destacar la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, y su Decreto reglamentario N° 769/93"** (la negrita corresponde al texto original).
54. **"El marco normativo de licitación configura a la Sociedad Administradora de Puertos (en adelante, SAP) como autoridad portuaria con las funciones de administrar el puerto, conservar y mejorar los lugares comunes y vías de acceso y ejercer las atribuciones delegadas como autoridad portuaria y la función de Órgano de Control de las Concesiones. Es objetivo de las concesiones lograr una mayor eficiencia y competitividad en el puerto"** (la negrita corresponde al texto original).
55. **"La Administración General de Puertos Sociedad del Estado (en adelante, AGP SE) ha venido cumpliendo las funciones asignadas a la SAP, dado que hasta la fecha ésta no se ha constituido. El Decreto N° 19/03, dispone que hasta tanto quede constituido el órgano de contralor respectivo, la AGP SE continuará ejerciendo todos los actos societarios que defineren sus Estatutos Sociales y la normativa vigente"** (la negrita corresponde al texto original).
56. Luego sostuvo que **"...El objeto de la denuncia no es claro y los hechos no han sido fundados y explicados tal como lo requiere el artículo 25 de la Ley 25.156"** (la negrita corresponde al texto original).



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ES COPIA FIEL

MANA VICTORIA DIAZ YERA
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA



ella contiene notables imprecisiones, vaguedades y omisiones que impiden el ejercicio regular del derecho de defensa en juicio amparado por el Art. 18 de la Constitución Nacional...”

57. Más adelante, se refirió a las cuestiones planteadas por EL DENUNCIANTE, mencionando que en relación al certificado TAP, esta Comisión Nacional “...ya efectuó un análisis y se aconsejó al Señor Secretario de Comercio el archivo de las actuaciones, concluyendo que no existe una práctica anticompetitiva en dicho sistema, de modo que la cuestión relativa a las tarifas del certificado TAP no podría ser vuelta a considerar por aplicación del principio non bis in idem. Asimismo, aplicaría la excepción de litispendencia administrativa o cosa juzgada administrativa, dada la existencia de un trámite anterior, iniciado entre las mismas partes actuando en la misma calidad, con idéntica causa y objeto. Dicho trámite consiste en una denuncia que se encuentra bajo investigación o resuelta por los mismos hechos, correspondiente al Expte. N° S01: 0314252/2011 (C. 1396)...”.
58. En lo atinente al CTVP, destacó que los montos de la tarifa “...son decisiones que no dependen de TRP sino de la AGP SE, puesto que esos montos deben contar con su aprobación, conforme surge de la Resolución AGP SE N° 74/2012. La obligatoriedad de dicha resolución deriva del Decreto N° 19/03, que dispone que hasta tanto quede constituido el órgano de contralor respectivo, la AGP SE actuará como autoridad portuaria y órgano de contralor de las concesiones. De allí la obligación de los concesionarios de cumplir con sus resoluciones, en tanto se trata de la autoridad regulatoria portuaria...”.
59. Continuó relatando que la aprobación de la tarifa en dólares por la AGP-SE surge del Convenio de fecha 25 de octubre de 2012 celebrado entre la AGP-SE y las empresas BATSSA, TRP y TERMINAL 4 S.A., y de la Nota AGP-SE N.° 151/2013, que lo actualiza.
60. Argumentó, además, que “...al ejercer funciones de autoridad regulatoria portuaria, se aplican a los actos administrativos emanados de la AGP-SE los principios, normas y reglas de la Ley de Procedimientos Administrativos (LPA), así como los principios y reglas generales que rigen la actividad administrativa. A resultas de ello, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 12 de la LPA, los actos dictados por la AGP-SE para regular la actividad portuaria (como son la Resolución AGP-SE N.° 74/2012 y los actos de ese organismo que, en función de esa Resolución, se dictan en el ejercicio de sus funciones)”,



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARIA VICTORIA DÍAZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA



ES COPIA FIEL

son actos administrativos y por ello se presumen legítimos (máxime cuando al día de hoy no consta que se haya dictado una resolución judicial, con calidad de cosa juzgada, que los haya invalidado) y son plenamente ejecutables, debiendo por lo tanto los sujetos alcanzados por aquellos (como es el caso de TRP) adecuarse a lo allí resuelto...".

- 61. Asimismo, en cuanto a lo afirmado por EL DENUNCIANTE en el sentido de que no corresponde la implementación del CTVP por no estar contemplado en el pliego de la Licitación 6/93, explicó que "...conforme surge de la Resolución AGP-SE 74/2012, el CTVP se extiende a toda la jurisdicción portuaria que abarca la zona del Puerto Nuevo, comprendiendo el terreno denominado "El Relleno", ya que la determinación de un área operativa responde al fundamento de facilitar a las concesionarias de las Terminales Portuarias del Puerto Nuevo un mejor cumplimiento de la obligación prevista en el artículo 47 del Pliego de Bases y Condiciones de la Licitación 6/93. "
- 62. Más adelante, planteó expresamente la excepción de litispendencia administrativa, por considerar que se encontrarían configurados los requisitos de identidad objetiva y subjetiva entre estas actuaciones y la C. 1396, y formuló reserva de plantear excepción de cosa juzgada.
- 63. Por último, introdujo el caso federal, aportó prueba, y solicitó el archivo de las presentes actuaciones.

BACTSSA.

- 64. En primer lugar, la denunciada planteó el supuesto incumplimiento de los requisitos de admisibilidad de la denuncia, asentando que "...si bien BACTSSA procederá a continuación a contestar el traslado ordenado y brindar las explicaciones que considera pertinentes, esta parte no quiere dejar de advertir que no existe una denuncia en los términos de la LDC, y que las presentaciones cuyo traslado fuera ordenado padecen de notables imprecisiones, desconocimiento de la materia, vaguedad y omisiones que impiden el ejercicio del derecho de defensa de manera regular (Artículo 18, Constitución Nacional)...".
- 65. Luego brindó sus explicaciones, tratando en capítulos separados los cuestionamientos referidos a la fijación de tarifas en dólares, al CTVP y al certificado TAP.
- 66. Respecto del primer tema (tarifas en dólares), expuso que "...el Decreto N° 1019/93 aprobó los Pliegos de Bases y Condiciones para 2014-0762501 FUNDACIONAL e

Handwritten mark resembling the letter 'A'.

Handwritten signature and scribbles.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Administración de Aduanas
 Comisión Nacional de Depósito de la Carga

MARIA VICTORIA DIAZ VERA
 DIRECTORA DE REGISTRO
 COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA CONSUMIDOR



ES COPIA FIEL

Internacional N° 6/93 para la Concesión de Terminales Portuarias de Puerto Nuevo – Ciudad de Buenos Aires (en adelante, el "Pliego de Bases y Condiciones") estableciendo, a la vez, que la AGP, continuaría con su gestión como ente responsable del Puerto de Buenos Aires. Los Decretos Nros. 1194/94, 1195/94, 1196/94, 1693/94 y 2123/94, delegaron en la AGP, las tareas de contralor del cumplimiento de las obligaciones de los Concesionarios de las Terminales Portuarias del Puerto.

67. "BACTSSA, al igual que las demás concesionarias de las terminales portuarias del Puerto de Buenos Aires, presta a su exclusivo cargo los servicios portuarios de movimiento y almacenaje de cargas y la atención de los buques y artefactos navales (Pliego de Bases y Condiciones, art. 1)".
68. "De acuerdo al marco jurídico que regula la actividad de las concesionarias de las Terminales del Puerto de Buenos Aires, aquellas tienen la facultad de fijar sus propias tarifas respetando la Estructura Tarifaria Homogénea y las Tarifas Máximas que aprueba la AGP en su carácter de autoridad de aplicación. Al respecto, el Artículo 12 de la Ley 24.093 de Actividades Portuarias dispone que 'las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios'. Asimismo, el Decreto 817/92 de Actividades Portuarias establece en distintas disposiciones (véase artículos 14, 24, 28, 29, 32) la liberación de tarifas sujetando su fijación al libre mercado y al libre juego de la oferta y demanda"
69. "Por su parte, el Pliego de Bases y Condiciones regula todo lo atinente a las tasas y tarifas que perciben las concesionarias de las terminales portuarias"
70. "Así, en el Artículo 34 se prevén las tasas que la AGP, en su carácter de Autoridad Portuaria en los términos de la Ley N° 24.093 de Actividad Portuaria, cobrará para cubrir los costos de los servicios por ella prestados como responsable de las obras y servicios comunes (dragado, balizamiento, mantenimiento de escolleras, etc.). Se prevén tres tipos de tasas: a los concesionarios, a los responsables de los buques y de las cargas".
71. "Las primeras son pagadas directamente por mi representada a la AGP. En cuanto a las dos restantes, BACTSSA las percibe en su carácter de agente de percepción y por cuenta y orden de la AGP, y consisten en tasas a las cargas que transitan por las terminales y que deben ser abonadas por los operadores o concesionarios de la

II-2018-07662-23-APN-DIRICNDC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Transitorio Nacional de Defensa de la Competencia

MARIA VICTORIA DIAZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
TRANSITORIO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA



ES COPIA FIEL

carga, y tasas a los buques en virtud de un valor por la entrada y salida de cada buque o artefacto naval que debe abonar a la concesionaria el armador o agente marítimo. Dichas tasas son en dólares estadounidenses y mi representada no tiene facultades de disposición o determinación alguna”.

72. "Por su parte, de la lectura de los Artículos 37, 38 y 39 del Pliego de Bases y Condiciones se desprende que las tarifas que las concesionarias perciban de los usuarios serán en dólares estadounidenses y podrán ser determinadas libremente por las propias concesionarias, sujeto ello a la Estructura Tarifaria Homogénea indicada en el Anexo IV y a las Tarifas Máximas establecidas en el Anexo V del Pliego de la Licitación”.

73. "En relación al valor y moneda de cobro de las tarifas y tasas que percibe BACTSSA por cuenta propia y por cuenta y orden de la AGP, respectivamente, mediante Decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nro. 1991/2009 (B.O. 16/12/2009) se aprobó y ratificó las Actas Acuerdo suscriptas por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos ("UNIREN") y las Empresas Concesionarias de las Terminales Portuarias del Puerto Nuevo de Buenos Aires con fecha 5 de diciembre de 2005”.

74. "En la cláusula tercera de dicho acuerdo se estableció que 'las tasas y tarifas portuarias por servicios en el puerto de Buenos Aires, incluidas en los cuadros tarifarios de la Empresa Concesionaria, así como las tasas a las cargas, a los buques y a las concesionarios que percibe la Administración General de Puertos **son en dólares estadounidenses** y podrán ser abonadas en su equivalente en pesos, considerando el tipo de cambio vendedor del Banco de la Nación Argentina correspondiente al cierre de las operaciones del día hábil inmediato anterior al de su pago o facturación según corresponda'. Por su parte, en la cláusula quinta se reguló la modalidad de pago y el tipo de cambio transitorio a tener en cuenta para el pago de las tasas y tarifas' (la negrita pertenece al texto original).

75. "Luego de ratificadas las Actas Acuerdo suscriptas entre la UNIREN y las concesionarias portuarias mediante Decreto 1991/2009, la AGP procedió a efectuar el Estudio de Evaluación de las Condiciones de Competitividad del Mercado Portuario previsto en las Actas Acuerdo y en el marco de lo dispuesto en el Artículo 37 del Pliego de Bases y Condiciones, que fuera aprobado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. A partir de las conclusiones de dicho estudio, el 29 de mayo de 2015, se aprobó el

Handwritten signature or initials on the left side of the page.

Handwritten signature and date '29/5/15' on the right side of the page.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Autoridad de Consumo
Secretaría Nacional de Defensa de la Competencia

DR. VICTORIA DÍAZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA



ES COPIA FIEL

Resolución 66/2010 la AGP resolvió liberar las tarifas correspondientes a los servicios que prestan las empresas concesionarias de las Terminales Portuarias del Puerto Nuevo - Buenos Aires, a las cargas y servicios, al transporte internacional, hasta los máximos vigentes. Al día de la fecha, el valor de las tarifas por los servicios que presta BACTSSA se encuentran regulados y aprobados, en forma general, por Resolución AGP N° 16/2013..”

- 76. Por todo lo expuesto precedentemente, concluyó que “...la totalidad de las tasas y tarifas portuarias que percibe BACTSSA vinculadas a operaciones de comercio internacional se encuentran reguladas, regladas y aprobadas por la autoridad estatal competente en la materia, esto es, la AGP, sin que BACTSSA, ni el resto de las terminales puedan fijar tarifas más allá de lo permitido por la entidad estatal. Es decir, no existe tarifa portuaria que no sea dispuesta, ordenada, prevista, regulada, reglamentada y/o autorizada por el Estado Nacional”.
- 77. “Las concesionarias del Puerto de Buenos Aires deben cumplir con las resoluciones de la AGP, toda vez que la misma es la autoridad de administración y control de la actividad portuaria (Decreto PEN 19/2003). En tanto la AGP es la entidad estatal regulatoria de la actividad portuaria, le resultan aplicables las disposiciones previstas en la Ley de Procedimiento Administrativo N° 19.549. De modo que sus resoluciones, disposiciones y actos se presumen legítimos y tienen fuerza ejecutoria (Artículo 12, Ley 19.549), por lo que su inobservancia tanto por las concesionarias como por los agentes portuarios en general acarrea un incumplimiento que configura infracción pasible de ser sancionada...”.
- 78. En lo relativo al CTVP, manifestó que el mismo fue dispuesto por Resolución AGPSE N.º 74/2012, tratándose de “...un sistema creado por la AGP con la finalidad de ordenar el tránsito de camiones en los accesos a las terminales portuarias, y así incrementar la eficiencia en la entrada y salida de camiones de la égida portuaria, optimizar el manejo de contenedores vacíos, estacionar y contener camiones en la zona, disponer graduales controles del transporte vehicular que opera con las terminales portuarias, facilitar la gestión y la información de despachantes, exportadores e importadores y colaborar en la optimización de la vinculación operativa en las terminales” (véase considerando de la Resolución 74/2012)..”
- 79. Infrinó que la Resolución 74/2012 “...se encuentra en línea con la obligación prevista en el Pliego de Bases y Condiciones, Artículo 47, en el que se dispone los

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARIA VICTORIA DIAZ VER
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA



ES COPIA FIEL

concesionarios asumirán 'el control de ingreso y egreso de personas mercaderías y vehículos a la Terminal. A tal fin programará adecuadamente estos movimientos evitando originar interferencias en la circulación vehicular externa'.

80. Destacó que "...previo al dictado de la Resolución 74/2012 se efectuaron convocatorias a todos los representantes de los sectores que hacen a la actividad portuaria, de las que surgieron consenso unánime en torno a la necesidad de adoptar medidas conducentes a organizar y dirigir el tránsito de camiones interportuario y sus lugares apropiados para estacionamiento y redireccionamiento hacia las terminales o depósitos en los que deban entregar/recibir sus cargas. Todo ello tramitó a través del Expediente 5048/2012 del registro de la AGP..."
81. Aclaró que por la misma Resolución que creó el sistema, "...se dispuso convocar a los concesionarios de las Terminales Portuarias de Puerto Nuevo a asumir de manera unificada la responsabilidad operativa en el ámbito de aplicación del CTVP quienes debían tomar por su exclusiva cuenta y cargo, el mantenimiento, adecuación y/o construcción de las obras necesarias a ejecutar en el sector operativo definido a efectos de brindar una adecuada operatoria y prestación de servicios en el sector (Artículo 5)..."
82. Y continuó relatando que "...En este contexto se estableció autorizar a dichos concesionarios en su carácter de operadores responsables del CTVP, a la inclusión de una nueva tarifa en su tarifario de servicios tarifados, cuya estructura, importe y base de aplicación se determinará periódicamente por las partes involucradas, en función de las inversiones, y a fin de amortizar gastos operativos que demande la puesta en práctica del Sistema CTVP, la que deberá contar con la aprobación de esta AGPSE, sin que ello implique un significativo desequilibrio respecto a los costos que a la fecha afronta la carga del Puerto Buenos Aires (Artículo 6). Los ingresos que se generen por el devengamiento de dicha tarifa, se distribuyen entre la AGP y las terminales portuarias, en proporción a las inversiones, prestaciones y facilidades que cada parte ponga a disposición del funcionamiento del sistema (Artículo 7)..."
83. En cuanto a la manifestación vertida por la CERA respecto a que el relleno es un área no incluida en el espacio de las concesiones de las Terminales, alegó que "...una de las funciones asignadas a la AGP, es el mantenimiento y explotación de las áreas portuarias no concesionadas a las sociedades que explotan las terminales portuarias (esto es, BACTSSA, Terminales Río de la Plata, APTECORPOND S.A.).



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



MARIA VICTORIA DIAZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

ES COPIA FIEL

Entre dichas áreas, se encuentra el área denominada "El Relleno"... Por lo cual, como primera observación, cabe destacar que si bien el área "El Relleno", en el cual se desarrolla el sistema CTVP no es un área concesionada a las sociedades concesionarias de las terminales portuarias, si es un área perteneciente a la jurisdicción del Puerto de Buenos Aires, sobre la cual ejerce sus funciones y competencia la AGP. En este sentido, la AGP tiene plena competencia para otorgar permisos, concesiones, celebrar contratos, prever inversiones, etc., sobre "El Relleno" como sobre todo otra área dentro de la jurisdicción del Puerto de Buenos Aires....".

84. Afirmó, entonces, que el CTVP es "...un sistema creado por una entidad estatal, en ejercicio de la función pública, con competencia indiscutible en cuanto al territorio y al objeto, y en función del interés general... (y por lo tanto) no existe en el presente caso ningún acto, comportamiento, conducta o acuerdo que implique una limitación restricción, falseamiento o distorsión de la competencia, que resulte en perjuicio al interés económico general...."

85. Y continuó: "...En el caso, tanto BACTSSA como las demás terminales, operan el área "El Relleno" por encargo de la AGP. El hecho que la operen de manera conjunta (asumir de manera unificada) no aparece ninguna infracción a la competencia, al mercado, ni a los exportadores. Por el contrario, la operatoria unificada resulta razonable dado que el sistema CTVP se aplica a todos los camiones y contenedores que ingresan a cualquiera de las terminales, de modo que resultaría impropio e irrazonable que la operatoria del sistema CTVP sea encargado a una sola de las terminales portuarias. De esta manera, las terminales se encuentran habilitadas para coordinar de manera conjunta los turnos para ingreso de los camiones al Puerto de Buenos Aires...".

86. Destacó, en última instancia, que "...si bien la Resolución 74/2012 prevé expresamente la posibilidad del cobro por parte de las terminales portuarias de una tarifa adicional que responda a la necesidad de solventar la actividad, inversiones, construcciones y mantenimiento del área El Relleno, y si bien dicha tarifa se encuentra incluida en el tarifario general, BACTSSA no cobra la tarifa adicional por CTVP. En efecto, BACTSSA no incluye en las facturas que emite por prestación de servicios portuarios suma ni concepto alguno por la actividad desplegada en el

Handwritten mark resembling a stylized 'A' or 'C' with a diagonal line.

IF-2018-07662523-APN-DR#CND

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Secretaría de Comercio
 Dirección Nacional de Defensa de la Competencia



ES COPIA FIEL

- sistema CTVP. Es decir, BACTSSA no percibe suma alguna, ni en pesos ni en dólares, no cobra concepto alguno, con motivo del sistema CTVP...".
87. Pasó luego a considerar la supuesta afectación al interés económico general, en los siguientes términos: "...En el presente caso no se produce lesión alguna al interés económico, en ninguna de las acepciones que le ha otorgado la CNDC. En efecto, no se percibe en qué manera la actividad concertada de las terminales junto con la AGP en el Puerto de Buenos Aires, tendiente a coordinar el transporte de contenedores, puede implicar una restricción al funcionamiento del mercado y desnaturalizar la competencia. En efecto, en las presentaciones de la CERA, siquiera se define con precisión cuál sería el "mercado" restringido o afectado...".
88. Prosiguió: "...resulta evidente la utilidad que el sistema CTVP genera no sólo para los actores e intervinientes en la actividad y operatoria portuaria, sino también para la comunidad en general, al coordinar de manera adecuada el transporte de contenedores en la Ciudad de Buenos Aires. Por demás, el monto que la AGP autoriza a las terminales portuarias a cobrar en concepto de CTVP en manera alguna podría ser considerado como distorsivo del mercado ni que implique altos costos de transacción que importen lesión al interés económico general...".
89. En cuanto al sistema TAP, sostuvo que "...Habiendo vuestra CNDC evaluado el sistema TAP y concluido en el marco del Expediente S01:0314252/2011 que no existe ni existía una práctica anticompetitiva en relación a dicho sistema, la cuestión no puede ni debe ser vuelta a considerar puesto que se trataría de un doble juzgamiento violatorio del principio ne bis in idem (Pacto de San José de Costa Rica, con jerarquía constitucional por Artículo 75 inciso 22 de la Constitución Nacional)...".
90. Por último, introdujo el caso federal, haciendo expresa reserva de acudir a la Cámara de Apelaciones y a la CSJN, para el caso de no acogerse su solicitud de archivo de las presentes actuaciones.

INCIDENTE DE EXCEPCIÓN DE LITISPENDENCIA.

91. Como ya se expresara, las firmas IVETRA y TRP, plantearon excepción de litispendencia, por entender que existe identidad de partes, objeto, causa y calidad de



Ministerio de Educación y Transportes Públicos
Dirección de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARIA VICTORIA DÍAZ VERA
DIRECTORA DE REGISTRO
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA



ES COPIA FIEL

las partes, lo que impediría la tramitación de las presentes actuaciones so perjuicio de violar el principio *non bis in idem*.

- 92. Con fecha 13 de noviembre de 2014, se ordenó correr traslado a la CERA de las excepciones de litispendencia planteadas por IVETRA y por TRP, el que fue contestado por la CERA mediante presentación de fecha 18 de noviembre de 2014.
- 93. En su responde, la CERA no refutó de manera concreta los argumentos vertidos por las excepcionantes, sino que explicó sucintamente los motivos de su denuncia (que ya fueron expuestos *ut supra in extenso*) y por qué, a su entender, se encontraría comprometido el interés económico general.

VI. ANÁLISIS JURÍDICO.

- 94. Corresponde en esta instancia del procedimiento, analizar si la excepción de litispendencia resulta viable, pues ello decidirá la continuidad o no, de la tramitación de este expediente en lo relativo al sistema TAP cuestionado.
- 95. Con fecha 9 de agosto de 2011, el Sr. ENRIQUE MANTILLA, en su carácter de presidente de la CERA, presentó ante esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA una denuncia contra la firma TRP, que dio origen a la C. 1396.
- 96. En dichas actuaciones, manifestó que la exigencia del TAP, que subordina la prestación del servicio portuario (que sostuvo que es un "servicio público", con fundamento en el Artículo 4° inc. h) del Decreto N.° 311/2003) a la indispensable adquisición de un TAP, configura una conducta prohibida por los Artículos 1° y 2° inc. i) de la Ley N.° 25.156 y afecta de modo manifiesto y grave el interés económico general.
- 97. Ello motivó que, con fecha 07 de diciembre de 2011, se solicitaran explicaciones a TPR, en los términos del art. 29 de la LDC, brindadas las cuales, esta CNDC decidió dar intervención en el expediente a todas las personas jurídicas involucradas en la conducta denunciada.
- 98. Es así como, con fecha 28 de septiembre de 2012, esta CNDC dictó la Resolución CNDC N.° 61/12 mediante la cual resolvió citar a brindar explicaciones a la CÁMARA DE IMPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (CIRA), al CENTRO DE NAVEGACIÓN, a la CÁMARA DE LOS CONCESIONARIOS DE TERMINALES DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE BUENOS AIRES y a los representantes de IVETRA.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
1F-2018-07662-93-APN-DIC-#CNDC

ES COPIA FIEL


 MARÍA VICTORIA DÍAZ VERA
 DIRECTORA DE REGISTRO
 COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA



BUREAU VERITAS ARGENTINA S.A. y ADMINISTRATIVE PROCESING CENTER S.A. (APC), de conformidad con lo prescrito en el Art. 29 de la Ley N° 25.156.

99. Brindadas las explicaciones por parte de todas las empresas citadas, se ordenó la apertura de sumario mediante Resolución CNDC N° 31/13 (con fecha 07 de marzo de 2013) y, posteriormente, se efectuaron medidas tendientes a esclarecer los hechos denunciados que dieron fundamento al DICTAMEN CNDC N° 804.
100. Resulta, entonces, que en la C. 1398 ya se ha analizado la afectación al interés económico general de la implementación del sistema TAP, en forma integral, siendo idénticos tanto la causa y objeto de las referidas actuaciones iniciadas con anterioridad a los presentes actuados; como los sujetos intervinientes en carácter de denunciados y denunciante.
101. Consecuentemente, no corresponde realizar una nueva investigación en lo relativo al TAP, máxime cuando aún no se ha emitido acto administrativo que ponga fin a ese procedimiento, encontrándose el dictamen emitido por esta Comisión Nacional, a estudio del Secretario de Comercio.
102. Por las consideraciones que anteceden, corresponde hacer lugar a la excepción de litispendencia planteada por TRP e IVETRA.
103. En lo relativo al CTVP, esta Comisión Nacional entiende que resultan suficientes las explicaciones vertidas por el Sr. Interventor de la AGP-SE y por las empresas denunciadas, remitiéndonos, en honor a la brevedad, a los argumentos transcritos en el apartado III del presente dictamen, en el que se han desarrollado *in extenso*, tanto el objetivo de dicho sistema como el marco jurídico aplicable al mismo.
104. En tal sentido, y sobre el particular, esta Comisión Nacional ya se ha expedido en numerosas oportunidades, sosteniendo que *"El ordenamiento de defensa de la competencia no tiene por objeto el conocimiento y juzgamiento de actos o hechos de personas de carácter público dictados o realizados en ejercicio de una competencia pública de administración, regulación o control de algún aspecto de la actividad económica. Estos actos deben ser sometidos al control administrativo o judicial que específicamente determina el ordenamiento jurídico vigente"*³.
105. Por los fundamentos vertidos precedentemente, se concluye que corresponde el archivo de las presentes actuaciones.

IF-2018-07662523-APN-DR#CNDC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Secretaría de Comercio
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARÍA VICTORIA GÍAZ VERA
 DIRECTORA DE REGISTRO
 COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

ES COPIA FIEL

VI. CONCLUSIONES.

106. En virtud de lo expuesto, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, hacer lugar a la excepción de litispendencia interpuesta por las empresas TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. e IVETRÀ S.A., considerar satisfactorias las explicaciones brindadas por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS – SOCIEDAD DEL ESTADO y, consecuentemente, ordenar el archivo de las presentes actuaciones, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 29 de Ley N.º 25.156, a *contrario sensu*.
107. Atento lo dictaminado, incorpórese el Expediente S01:0236553/2014, caratulado "INCIDENTE DE EXCEPCIÓN DE LITISPENDENCIA INTERPUESTO POR IVETRA S.A. Y OTROS (C. 1516 INCIDENTE)", como foja única al principal.
108. Fecho, elévese el presente Dictamen al Señor Secretario de Comercio, previo paso por la Dirección de Legales de la Secretaría de Comercio de la Nación para su conocimiento.

Dr. Humberto Guardia Pondosa
 Vocal
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Dr. Juan M. Pettigrew
 Vocal
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Dr. Cecilia Dalle
 Vocal
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Los Dres. Humberto Guardia Pondosa y Cecilia Dalle no suscriben el presente por encontrarse en uso de licencia.

³ Expte. N.º S01:0486731/2006 (C. 1167), Dictamen CNDC N.º 566, autos "CONFEDERACION DE ASOCIACIONES RURALES DE BUENOS AIRES Y LA PAMPA S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN CNDC", entre muchos otros.

IF-2018-07662523-APN-DR#CNDC

