

**EN LO PRINCIPAL: FORMULA CONSULTA QUE INDICA.**

**PRIMER OTROSÍ: ACOMPAÑA DOCUMENTOS.**

**SEGUNDO OTROSÍ: PATROCINIO Y PODER.**

**HONORABLE TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE**

**COMPETENCIA**

**HARALD JAEGER KARL**, ingeniero naval, en representación de **EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO**, empresa autónoma del Estado creada por la Ley 19.542 (en adelante “EPV”), ambos domiciliados en Avenida Errázuriz N° 25, Valparaíso, y para estos efectos en calle Huérfanos N° 1373, oficina 604, Santiago, a este **Honorable Tribunal** respetuosamente digo:

En representación de Empresa Portuaria Valparaíso, empresa propietaria de los Recintos Portuarios de Puerto Valparaíso, Región de Valparaíso, en lo fundamental vengo en formular consulta y plantear opinión acerca de la procedencia de modificar las **restricciones a la integración horizontal intraportuaria**, referida a aquella posible de ocurrir al interior de Puerto Valparaíso, que se contienen en el Dictamen N° 1.045 de fecha 21 de Agosto de 1998 (en adelante, el “Dictamen”) de la Comisión Preventiva Central (en adelante, la “Comisión”) e **interportuaria**, pero en relación a otros puertos o frentes de atraque públicos o privados de la Región de Valparaíso, cuya finalidad sea distinta a la transferencia de contenedores. Esta consulta se realiza en los términos establecidos en el número 2 del artículo 18 del Decreto Ley 211/1973, sujetándose al procedimiento del artículo 31 de ese mismo cuerpo legal y

por así autorizarlo el numeral 9 del capítulo XV del referido Dictamen N° 1.045.

## CONTENIDO

1.	<b>ANTECEDENTES GENERALES</b>	3
2.	<b>RESUMEN DE LAS REGULACIONES DE INTEGRACION DEL DICTAMEN 1.045</b>	6
	2.1 Integración Horizontal	7
	2.2 Período en el que deberán regir estas reglas restrictivas a la integración	9
3.	<b>SOLICITUD DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA TERMINAL PACIFICO SUR VALPARAISO S.A. (TPS) Y SU FUNDAMENTACION</b>	10
	3.1 Solicita eliminar restricción horizontal	11
	3.2 Modificaciones reglamentarias, contractuales, Estatutarias y otras que sean procedentes	11
4.	<b>OPINION DE EMPRESA PORTUARIA VALPARAISO AL HONORABLE TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA</b>	13
	4.1 Necesidad de ampliación de capacidad de Puerto Valparaíso	13
	4.2 Necesidad de mantener una industria portuaria Competitiva	15
	4.3. Necesidad de y de realizar un proceso competitivo de licitación de la nueva concesión portuaria	16
	4.4. Conclusión.	16
	4.4.a) Levantamiento de las restricciones Horizontales	16
	4.4.b) Criterio de adjudicación de la concesión Portuaria	17

## 1. ANTECEDENTES GENERALES.

En virtud de las disposiciones de la Ley N° 19.542, en 1998 se llevó a cabo el proceso de reestructuración y posterior extinción de la Empresa Portuaria de Chile, **EMPORCHI**, fragmentándola en diez empresas portuarias autónomas. De acuerdo con dicha Ley, las empresas portuarias pueden administrar y explotar por si o por terceros, mediante concesión otorgada a través de un proceso de licitación, los frentes de atraque y sus respectivas áreas de respaldo.

Por su parte, en el referido Dictamen N° 1.045, la Comisión estableció regulaciones referidas a la integración vertical e integración horizontal aplicables a los accionistas o socios controladores de las empresas concesionarias de frentes de atraque en los puertos de Valparaíso, San Antonio y Talcahuano - San Vicente licitados en el año 1999.

En el caso de Puerto Valparaíso, EPV licitó el denominado frente de atraque N° 1, que comprende los sitios 1 al 5 y sus áreas de apoyo.

La sociedad que se adjudicó esa licitación fue **Terminal Pacífico Sur Valparaíso S. A., en adelante TPS**, quien hoy, en forma exclusiva, administra, opera, mantiene, desarrolla y explota dicho frente de atraque desde el 1° de Enero del 2000.

El correspondiente Contrato de Concesión fue otorgado por escritura pública ante el Notario de Valparaíso don Ricardo

Maure Gallardo, con fecha 12 de Noviembre de 1999 (en adelante, el “Contrato de Concesión”), cuya copia se acompaña a esta presentación.

En virtud de dicho contrato TPS se obligó, entre otros aspectos relevantes, a cobrar a los usuarios del frente de atraque N° 1, Tarifas Básicas con valores máximos por determinados servicios (los Servicios Básicos), y otras tarifas sin regulación por los Servicios Especiales. Asimismo se obligó a cumplir determinadas exigencias de calidad de servicios. El objetivo esencial del Contrato de Concesión, entonces, no fue otro que prestar servicios de buena calidad en el frente de atraque concesionado, con tarifas máximas reguladas e incentivar el incremento de capacidad, a fin de asegurar un desarrollo eficiente de la transferencia de carga que responda a la evolución de la demanda.

Transcurridos prácticamente ocho años desde el inicio de operación de los concesionarios privados en los puertos estatales, es posible verificar empíricamente que el modelo de gestión adoptado por la Ley N° 19.542 ha sido exitoso. Efectivamente, durante estos años el país ha continuado su expansión del comercio exterior y Puerto Valparaíso<sup>1</sup> ha dado respuesta y atención oportuna y exitosa al aumento de la demanda. Ello se ha debido, principalmente, a la citada ley que ha permitido a concesionarios realizar fuertes inversiones en tecnología y equipamiento para el manejo de la carga y pasajeros y por los procesos de modernización de la gestión de diferentes actores de la cadena logística. Esto ha llevado a

---

<sup>1</sup> Durante el año 2007 se movilizaron 9,5 millones de toneladas, lo que significó que Valparaíso más que duplicó la carga transferida anualmente respecto de 1999 (4.4 millones de toneladas). Asimismo desde el inicio de la vigencia del contrato de concesión con TPS, ha habido un crecimiento de transferencia de carga equivalente al 11% promedio anual.

Puerto Valparaíso, a la altura de los principales puertos del mundo, con altos niveles de eficiencia y costos competitivos<sup>2</sup>.

Con el diseño de los procesos de licitación pasados, se buscó alcanzar la máxima productividad posible de la infraestructura existente incorporando tecnología y mejorando los procesos operativos<sup>3</sup>.

Hoy, en especial en Puerto Valparaíso, dicha tarea está próxima a su término tras la última fase de transformación del 100% del terminal concesionado a operación con grúas tipo *RTG*, 12 en total; la dotación de 4 grúas tipo *Gantry*, dos de éstas para naves *Post Panamax* y la incorporación de sistemas de información, totalizando al año 2007, la cantidad de 59,3 millones de dólares en inversión. Sólo restaría la posibilidad de adherir al frente de atraque N°1 cierta superficie menor (aproximadamente 1,3 hectáreas) que podría ser adquirida a la Armada de Chile y permitiría suplir el déficit de capacidad previsible en los próximos 3 años. Agotadas las alternativas de optimización productiva del frente de atraque N°1, y las posibilidades del terminal N°2 conforme a la normativa vigente, se requerirá nueva inversión en infraestructura dentro del puerto,

---

<sup>2</sup> La Cámara Marítima y Portuaria de Chile, en su memoria Anual N° 62 del año 2005, página 18, cita las fuentes DREWRY y CEPAL. Estas concluyen que los puertos chilenos se cuentan entre los más baratos del mundo, si se excluyen subsidios y economías de escala por los enormes volúmenes de carga que movilizan otros. A modo de ejemplo el valor de transferencia promedio por contenedor (**US\$/Full Box**) es el siguiente: USA 312, África 256, América Latina 174, Asia 164, Europa Este 144, Australasia 130, Europa Norte 120, Europa Sur 113, Medio Oriente/Asia Sur 106, Asia Sud Oriente 92, y Chile 85.

<sup>3</sup> La CEPAL, en su publicación N° 112, de agosto de 2006, de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, denominada "Indicadores de productividad para la industria portuaria. Aplicación en América Latina y el Caribe", página 37 y 39, cita la fuente Drewry (2001) y aporta la siguiente información relevante sobre densidad promedio de uso de área anual (TEU/Ha/Año): Europa 8.973, América Latina 9.092, Sudeste Asiático 26.417, Buenos Aires (Exolgan) 8.233, San Antonio (STI) 21.816 (al año 2006), Valparaíso (TPS) 36.892 (al año 2006). Esa misma publicación de CEPAL, página 43, en materia de indicadores de Productividad aporta la siguiente información, a razón de Contenedores/Hora/Nave promedio: Veracruz 56,2, San Vicente 30,2, Santa Marta 28,2, Cartagena 20,2, Barranquilla 8,7 y Valparaíso (TPS) 76,0 (Máximo alcanzado 142). Para el caso de Valparaíso (TPS), tanto para el indicador de densidad de uso de área como para el indicador de productividad, la fuente es TPS.

con el objetivo de dar respuesta al creciente volumen de carga y demanda de sitio de atraque para cruceros.

En respuesta a dichas proyecciones, producto de los crecientes volúmenes de carga generados por el comercio exterior del país y alentados por los Tratados de Libre Comercio suscritos con países cuyo potencial económico equivale al 75% del PIB mundial, EPV ha decidido ampliar la capacidad de movimiento de carga del puerto. Por tal razón, en septiembre de 2006, la empresa presentó al Sistema de Empresas Públicas, **SEP**, su propuesta de Plan de Desarrollo de Mediano Plazo, del cual da cuenta el documento denominado “Plano del Proyecto de Desarrollo del terminal N°2 de Puerto Valparaíso” que se acompaña en el otrosí primero de esta presentación. Entre sus componentes fundamentales, el Plan contempla la licitación de una concesión portuaria del terminal N°2 de Puerto Valparaíso a partir del Espigón, para que se haga cargo de las inversiones necesarias en infraestructura, y de equipamiento para su expansión hacia el sur oriente del mismo.

## **2. RESUMEN DE LAS REGULACIONES DE INTEGRACIÓN DEL DICTAMEN 1.045.**

El Dictamen estableció regulaciones referidas a la integración vertical y a la horizontal. Para efectos de esta consulta sólo es relevante lo referido a la integración horizontal, las que se leen en el N° 3 del Numeral XIII del Dictamen, en páginas 22 y siguientes del referido Dictamen.

## 2.1. Integración horizontal. La Comisión

determinó las siguientes reglas:

- i)** La sociedad que se adjudique la concesión de un frente de ataque estatal, sus controladores<sup>4</sup> y sus accionistas<sup>5</sup> que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas<sup>6</sup> tengan, directa o indirectamente, más del 15% del capital accionario, no podrán participar con más del 15%, directa o indirectamente, en una

---

<sup>4</sup> El artículo 97 de la Ley 18.045, sobre Mercado de Valores, dispone: “Es **controlador de una sociedad** toda persona o grupo de personas con acuerdo de actuación conjunta que, directamente o a través de otras personas naturales o jurídicas, participa en su propiedad y tiene poder para realizar alguna de las siguientes actuaciones:

- a) Asegurar la mayoría de votos en las juntas de accionistas y elegir a la mayoría de los directores tratándose de sociedades anónimas, o asegurar la mayoría de votos en las asambleas o reuniones de sus miembros y designar al administrador o representante legal o a la mayoría de ellos, en otro tipo de sociedades, o
- b) Influir decisivamente en la administración de la sociedad.

Cuando un grupo de personas tiene acuerdo de actuación conjunta para ejercer alguno de los poderes señalados en las letras anteriores, cada una de ellas se denominará miembro del controlador.

En las sociedades en comandita por acciones se entenderá que es controlador el socio gestor.”.

<sup>5</sup> Pese a no haber definición legal, la doctrina entiende que **accionista** es el titular de una o más acciones de una sociedad anónima, de una sociedad por acciones, o de una sociedad en comandita por acciones.

<sup>6</sup> El artículo 100 de la Ley 18.045, sobre Mercado de Valores, dispone que: “Son **relacionadas con una sociedad** las siguientes personas:

- a) Las entidades del grupo empresarial al que pertenece la sociedad;
- b) Las personas jurídicas que tengan, respecto de la sociedad, la calidad de matriz, coligante, filial o coligada, en conformidad a las definiciones contenidas en la ley N° 18.046;
- c) Quienes sean directores, gerentes, administradores o liquidadores de la sociedad, y sus cónyuges o sus parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, y
- d) Toda persona que, por sí sola o con otras con que tenga acuerdo de actuación conjunta, pueda designar al menos un miembro de la administración de la sociedad o controle un 10% o más del capital o del capital con derecho a voto si se tratare de una sociedad por acciones.

La Superintendencia podrá establecer mediante norma de carácter general, que es relacionada a una sociedad toda persona natural o jurídica que por relaciones patrimoniales, de administración, de parentesco, de responsabilidad o de subordinación, haga presumir que:

1. Por sí sola, o con otras con quienes tenga acuerdo de actuación conjunta, tiene poder de voto suficiente para influir en la gestión de la sociedad;
2. Sus negocios con la sociedad originan conflictos de interés;
3. Su gestión es influenciada por la sociedad, si se trata de una persona jurídica, o
4. Si por su cargo o posición está en situación de disponer de información de la sociedad y de sus negocios, que no haya sido divulgada públicamente al mercado, y que sea capaz de influir en la cotización de los valores de la sociedad.

No se considerará relacionada a la sociedad una persona por el solo hecho de participar hasta en un 5% del capital o 5% del capital con derecho a voto si se tratare de una sociedad por acciones, o si sólo es empleado no directivo de esa sociedad.”.

sociedad concesionaria de otro frente de atraque estatal en la misma región. Las sociedades que participen con más de un 15% en la propiedad u operación de puertos privados, sus controladores y sus accionistas por si o en conjunto con sus personas relacionadas, no podrán participar, directa o indirectamente, en más de un 15% en la sociedad concesionaria de un frente de atraque estatal de la misma región.

**ii)** No obstante, ningún interesado estará impedido de participar en la licitación de más de un terminal estatal en una misma región; pero en caso de que se le adjudique más de una licitación, deberá atenerse a las condiciones establecidas en el punto anterior. Los propietarios de puertos privados, también podrán participar en las licitaciones, y en caso de adjudicárselas, no podrán acceder a más del 15% de las acciones de la sociedad concesionaria de la misma región. Sin embargo, es posible que las empresas adjudicatarias por razones de preferencia opten por alcanzar una mayor participación en el frente de atraque estatal en la misma región, para lo cual deberán reducir su participación en el puerto privado hasta alcanzar el 15% del capital accionario, dentro del plazo de 18 meses contado desde que se ejerza tal opción.

**iii)** Los estatutos de las sociedades concesionarias incorporarán la regla de que cualquier accionista o conjunto de accionistas (incluyendo sus respectivas personas relacionadas) que haya superado los umbrales de participación referidos a la regla anterior (exceso de participación) deberán enajenar dentro de 6 meses ese exceso de participación de la manera que tales

accionistas acuerden en los pactos que celebren, otorgándose en todo caso poder irrevocable al directorio de la sociedad concesionaria para proceder a la enajenación por medio de una bolsa de valores, si pasados 45 días desde que vence el plazo indicado, éste exceso no fuere enajenado.

**iv)** Las bases y el contrato de concesión establecerán que si transcurridos los plazos señalados anteriormente, no se ha procedido a enajenar el referido exceso a un tercero no sujeto a inhabilidad, se entenderá por ese sólo hecho un incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario y la Empresa Portuaria respectiva tendrá derecho a poner término a la concesión según dispone el artículo 51 inciso segundo letra c) de la Ley.

**2.2. Período en el que deberán regir estas reglas restrictivas a la integración.** Conforme se puede leer en el N° 9 del Numeral XV del Dictamen (página 28 del mismo), las reglas restrictivas referidas tanto a la integración vertical como a la horizontal tendrán vigencia durante todo el plazo de la concesión. Con todo - establece a la letra el Dictamen - luego de cinco años de celebrado el Contrato de Concesión, los concesionarios podrán requerir su modificación a la Empresa Portuaria respectiva, la que sólo podrá proceder previo informe de la Comisión Preventiva Central.

La concesión portuaria otorgada sobre el frente de atraque N° 1 a TPS es de 20 años, extensible por otros 10 años en el evento

que la sociedad concesionaria ejecute ciertas inversiones contempladas en el Contrato de Concesión<sup>7</sup> que se acompaña.

Cabe hacer presente que las restricciones contenidas en el N° 7 del capítulo XV del Dictamen, establece barreras a las sociedades que se adjudiquen la concesión de un frente de atraque estatal, sus controladores y sus accionistas por sí o en conjunto con sus personas relacionadas. Por su parte, el artículo 14 de la Ley 19.542 establece, que la participación de terceros en la explotación de frentes de atraque sólo se efectuará a través de concesiones portuarias. Para tales efectos los concesionarios deberán constituirse como sociedad anónima, cualquiera que sea el número de sus accionistas, **de giro exclusivo**. Su objeto o giro, agrega la norma, **será el desarrollo, mantención y explotación del frente de atraque respectivo**. Luego, TPS como tal, como sociedad concesionaria del frente de atraque N° 1 de Puerto Valparaíso, no puede participar en la licitación del terminal N° 2 de ese mismo puerto. No obstante, esta circunstancia no es óbice para que pueda hacer uso de la facultad establecida en el N° 9 del capítulo XV del referido Dictamen para sus accionistas o controladores, que le otorga la posibilidad de solicitar el levantamiento de la señalada restricción.

### **3. SOLICITUD DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA TERMINAL PACÍFICO SUR VALPARAÍSO S. A. (TPS) Y SU FUNDAMENTACION.**

Habiendo transcurrido más de cinco años de celebrado el Contrato de Concesión, con fecha 26 de junio de 2007 TPS ha

---

<sup>7</sup> La Sección 2.4 del Contrato de Concesión del Frente de Atraque N° 1, sobre **Extensión**, dispone lo siguiente: *“El Concesionario tendrá la opción de extender el Plazo por un período de diez años si: i) completa la ejecución, antes del comienzo del décimo noveno Año Contractual, del proyecto de construcción que se establece en Anexo VII de las Bases de Licitación, en conformidad con las condiciones y términos establecidas en los Anexos VII y VIII de las Bases de Licitación; e, ii) declara su intención de prorrogar el Plazo antes del comienzo del décimo noveno Año Contractual”*

presentado una solicitud a EPV para obtener la modificación de las condiciones restrictivas respecto de la integración horizontal establecidas en el Dictamen.

En resumen, la presentación de TPS - que se acompaña en el otrosí primero de esta presentación-, expresa las solicitudes siguientes:

3.1. Solicita eliminar las restricciones horizontales en los siguientes términos:

3.1.a) Aquella que impide a sus accionistas, controladores o aquéllos que directa o indirectamente posean más de un 15% de su capital accionario, participar con más de un 15% en la sociedad concesionaria que se adjudique la licitación de **otro frente de atraque de Puerto Valparaíso**; y

3.1.b) Aquella que le impide a sus accionistas, controladores o aquéllos que directa o indirectamente posean más de un 15% de su capital accionario, participar con más de un 15% en otros puertos o frentes de atraque públicos o privados de la región cuya **finalidad sea distinta a la transferencia de contenedores**.

3.2. Solicita, además, ordenar las modificaciones reglamentarias, contractuales, estatutarias y otras que sean procedentes para concretar la modificación a las restricciones antes enunciadas.

Como fundamento a su solicitud TPS hace un extenso análisis de la competencia de los puertos en la Región de Valparaíso, planteando los temas que, resumidamente, se detallan más adelante.

En efecto, TPS destaca las condiciones igualitarias en que dicha competencia se desarrolla. Sin embargo, cuestiona que sean las restricciones a la integración horizontal las que hayan permitido la intensa competencia observada entre los puertos concesionados de Valparaíso y San Antonio, es decir, entre los concesionarios Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A. y San Antonio Terminal Internacional, en adelante STI y concesionario del principal terminal de contenedores de San Antonio, TPS argumenta que dicha competencia habría ocurrido de todas formas.

TPS aporta en su presentación un análisis del desempeño del sistema portuario en la Región de Valparaíso, enfocando sus conclusiones desde hechos como el aumento en las inversiones, eficiencia y productividad, hasta el establecimiento de condiciones de competencia y especialización de los puertos. Asimismo, analiza el grado de intensidad de la competencia que se ha ido dando entre TPS y STI en estos años.

Frente a ello, TPS hace un análisis del desempeño que las restricciones a la integración horizontal antes comentadas, han tenido en la labor ejercida por TPS durante los siete años de Concesión del frente de atraque N° 1 de Valparaíso. Concluye que la única restricción horizontal que mantiene importancia y relevancia en el sistema, es la que concierne a la prohibición de TPS, de sus controladores o de aquéllos que directa o indirectamente posean más del 15% de participación en las primeras, de relacionarse con más de un 15% de propiedad, en otros terminales de contenedores de otros puertos de la Región de Valparaíso. Insiste en que el resto de las restricciones han perdido vigencia.

TPS manifiesta que esta condición de intensa competencia entre los puertos está adecuadamente resguardada en cuerpos legales, reglamentarios y contractuales existente, tales como la Ley 19.542, el Reglamento de Licitaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (D.S. N° 104 de 1998); en el reglamento de Uso de Frentes de Atraque; en los respectivos Manuales de Servicios y en el Contrato de Concesión. Todas estas regulaciones le permiten concluir que existe un alto grado de reglamentación que garantiza de manera óptima la libre competencia en el sector portuario.

**4. OPINION DE EMPRESA PORTUARIA**  
**VALPARAÍSO AL HONORABLE TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE**  
**COMPETENCIA.**

EPV comparte, en términos generales, la solicitud que ha formulado TPS y la fundamentación de la misma, haciendo presente las siguientes consideraciones:

**4.1 La necesidad de ampliación de capacidad**  
**de Puerto Valparaíso.**

El vigoroso desarrollo del comercio exterior a través de los puertos de la Región de Valparaíso ha tenido entre sus efectos concretos, un crecimiento explosivo de la demanda por transferencia de carga. En los últimos 8 años la tasa de crecimiento promedio anual de la transferencia de carga en Puerto Valparaíso ha sido del 11%. Ésta a su vez, impulsa la necesidad de ampliación de la capacidad portuaria, que en el caso de Puerto Valparaíso, como se indicó anteriormente, se ha generado

por la vía de la incorporación de mayor y mejor equipamiento, de nuevos procesos y sistemas de información. Esta mayor demanda no sólo se expresa en volumen sino que también a través de naves de mayor tamaño. Ya es común recibir en Puerto Valparaíso naves de capacidades sobre los 2.000 TEU y 200 metros de eslora. No obstante, se espera que a corto plazo arriben naves de más de 4.000 TEU de capacidad y más de 300 metros de eslora. Este doble requerimiento, mayor volumen y mayor tamaño de naves, hacen hoy urgente invertir para aumentar la capacidad de Puerto Valparaíso, esta vez a través de nuevos sitios de atraque, más profundos y sus respectivas áreas de respaldo. Los estudios especializados indican que el puerto se aproxima a su máxima capacidad eficiente y que para el año 2012 se produciría un paulatino déficit de ésta, si no se llevan a cabo oportunamente las inversiones necesarias para expandirla. Si se considera que el plazo para la habilitación de nueva infraestructura consistente en nuevos muelles desde el llamado a licitación, es de 4 años aproximadamente, se concluye que el proceso de licitación de una concesión portuaria debe ser realizado al más breve plazo posible.

Para Puerto Valparaíso la opción de desarrollo de nueva infraestructura de mediano plazo que ha decidido la empresa está dada a partir del actual terminal N°2, hoy bajo su administración directa. Por sus precarias condiciones de infraestructura y equipamiento el terminal N°2 tiene un rol residual en el movimiento de carga del puerto (participación del orden del 10%). No obstante, en atención a la protección que le brinda el molo de abrigo y su conectividad del nuevo Acceso Sur a los terminales, el terminal N°2 tiene un gran potencial de expansión hacia el sur oriente, hasta donde llega el área de aguas protegidas.

Esta nueva inversión en infraestructura conforme al marco legal vigente, será desarrollada por el sector privado a través de una concesión portuaria, la que debe ser otorgada mediante un proceso de licitación pública, y se espera realizar en el curso del presente año 2008.

#### **4.2 La necesidad de mantener una industria portuaria competitiva mediante resguardos especiales.**

Es el propósito de EPV, que dicho terminal N°2 cuente con una alta especialización en contenedores y sea competitivo a nivel regional, prestando servicios de calidad a sus usuarios de modo que atraiga el mayor tonelaje posible para ser atendido a través de Puerto Valparaíso. Esto se logrará alineando los objetivos del futuro concesionario y de EPV, e incorporando en el contrato de concesión los incentivos adecuados, siempre con miras a incrementar la competitividad del comercio exterior chileno.

De esta forma, se agregará en las bases de licitación y el contrato, entre otros, exigencias de inversión, conforme a la evolución de la demanda y del tamaño de las naves, estándares de calidad de servicio acordes a las nuevas tecnologías, como velocidad de transferencia u otros mecanismos con efectos equivalentes, que se resolverán durante el diseño detallado de los citados documentos y del respectivo modelo de negocio.

EPV estima, además, que las restricciones a la integración horizontal ***interportuaria*** en los términos que establece el Dictamen N° 1.045 deben mantenerse, en tanto se trate de Frentes de

Atraque o puertos públicos o privados cuya finalidad sea la transferencia de contenedores.

#### **4.3. La necesidad de realizar un proceso competitivo de licitación de la nueva concesión portuaria:**

Es del más alto interés de EPV que las inversiones que precisa el terminal N°2 para su desarrollo sean el resultado de un proceso de licitación competitivo en el cual participe el mayor número posible de postores, tanto nacionales como internacionales. Esta tensión competitiva se logrará con un diseño de bases de licitación atractivas y que den garantías de condiciones igualitarias de competencia a todos los participantes.

#### **4.4 Conclusión:**

**4.4.a) Levantamiento de las restricciones horizontales.** Por lo antes expuesto en opinión de EPV el levantamiento de la restricción a la integración horizontal *intraportuaria*, en los términos indicados en el acápite 3.1a) anterior, es conveniente y necesario para los objetivos de desarrollo de Puerto Valparaíso. EPV estima que dicho alzamiento no afectará negativamente el funcionamiento competitivo de la industria portuaria en la Región de Valparaíso.

Considerando el nivel de competencia existente a nivel regional y los resguardos existentes en los contratos de concesión vigentes y futuros (tarifas máximas, normas de calidad, entre otros), EPV ha llegado a la conclusión que el levantamiento de la señalada restricción

no importa riesgo de generar condiciones de concentración que hagan peligrar la competitividad del sector portuario.

Por otra parte, en relación a la solicitud de TPS indicada en el acápite 3.1b) de esta presentación, EPV es de opinión que una eventual participación de sus accionistas o controladores con más de un 15% en otros frentes de atraque de la región o puertos privados que no participen en la transferencia de contenedores, no afectará las condiciones de competencia en lo que se refiere a Puerto Valparaíso.

**4.4.b) Criterio de adjudicación de la concesión portuaria.**

EPV propone a ese Honorable Tribunal que el alzamiento de las restricciones de integración horizontal *intraportuaria* solicitada por TPS en los términos del acápite 3.1a) precedente, se condicione a que en el futuro proceso de licitación de la concesión portuaria del terminal N°2, se establezca como criterio de adjudicación, al menos el utilizado en el anterior proceso de licitación que motivó el Dictamen N° 1.045, esto es, en base a la menor tarifa máxima a cobrar a los usuarios del terminal. De ese modo se garantizará ex ante, un nivel tarifario competitivo a los usuarios, junto con incentivar la destinación de excedentes del futuro concesionario a las inversiones que requerirá el terminal N° 2.

En el contrato de Concesión Portuaria suscrito entre EPV y TPS (Sección 7.6.c), EPV se obligó a que en una futura licitación que pudiere involucrar al Espigón antes del décimo año de vigencia del citado contrato, el único factor económico de adjudicación que

se utilizaría para adjudicar debe ser la **cantidad de dinero ofertado**. Teniendo en cuenta este hecho lo que resuelva ese Honorable Tribunal, en relación a dicha condición, podrá requerir, entre los ordenamientos que procedan, la modificación del contrato de Concesión Portuaria vigente con TPS.

**POR TANTO;**

**AL HONORABLE TRIBUNAL RUEGO:** acoger a tramitación la consulta formulada en lo principal de esta presentación y en definitiva pronunciarse respecto de la solicitud de modificación de las reglas restrictivas a la integración horizontal contenidas en el Dictamen, en los términos siguientes:

a) Acceder a modificar la restricción a la integración horizontal intraportuaria establecida del Dictamen N° 1.045 de la Comisión Preventiva Central, de fecha 21 de agosto de 1998, de modo de permitir a los accionistas, controladores de TPS o aquellos que directa o indirectamente posean más del 15% de su propiedad accionaria, participar con mas de un 15% en la propiedad de la sociedad concesionaria que se adjudique la licitación del terminal N°2 de Puerto Valparaíso.

b) Establecer como condición para la modificación de las reglas de integración horizontal intraportuaria, que se utilice como criterio de adjudicación de la futura licitación del terminal N°2, al menos el utilizado en el anterior proceso de licitación que motivó el Dictamen N° 1.045.

c) Acceder a modificar la restricción a la integración horizontal establecida del Dictamen N° 1.045 de la Comisión Preventiva Central, de fecha 21 de agosto de 1998, de modo de permitir a los accionistas, controladores de TPS o aquellos que directa o indirectamente posean más del 15% de su propiedad accionaria, participar con mas de un 15% en la propiedad de otros puertos o frentes de atraque públicos o privados de la Región de Valparaíso, cuya finalidad sea distinta a la transferencia de contenedores.

**PRIMER OTROSI: Ruego a este H. Tribunal** tener por acompañados los siguientes documentos, con citación:

1. Copia de la carta que la sociedad concesionaria, Terminal Pacifico Sur Valparaíso S.A., de fecha 26 de junio de 2007, en la que se solicita a EPV la modificación de las restricciones a la integración horizontal del Dictamen 1.045 de la Comisión Preventiva Central;
2. Copia del Contrato de Concesión para el Desarrollo, Mantención y Explotación del Frente de Atraque N° Uno del Puerto de Valparaíso, extendido en la Notaría de Valparaíso de don Ricardo Maure Gallardo, de fecha 12 de noviembre de 1999;
3. Plano del Proyecto de Desarrollo del terminal N°2 de Puerto Valparaíso.
4. Copia autorizada de la escritura pública de fecha 30 de noviembre de 2005, otorgada ante el Notario de Valparaíso, don Marcos Díaz León, a la que se redujo a tal, el acta de la sesión N° 183 del Directorio de EPV, celebrada el día 21 de octubre de 2005, en la que consta mi personería para actuar en representación de EPV.

5. Copia del Informe sobre “Restricciones a la Integración Horizontal en los Terminales Portuarios de la V Región: Análisis Económico, de fecha 31 de mayo de 2007, elaborado por don Jorge Quiroz C. y Alejandro Campos N. de Jorge Quiroz C. & Consultores Asociados S.A. a petición de TPS.
6. Disco compacto con versión electrónica de la consulta.

**SEGUNDO OTROSÍ:** Sírvase este Honorable Tribunal tener presente que vengo en conferir patrocinio y poder al abogado habilitado Sergio Arze Romani, patente profesional al día, de mi mismo domicilio y también para estos efectos en calle Huérfanos N° 1373, Piso 6, oficina 604, de la comuna y ciudad de Santiago, quien podrá actuar por mi mandante, quien firma en señal de aceptación.