

Uno de los temas más debatidos en la audiencia realizada por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), en el marco del proceso que definirá las bases de la próxima licitación portuaria en Valparaíso, fue el de la integración vertical.

Este concepto apunta a una estrategia donde una empresa u operador portuario expande su control hacia otros eslabones de la cadena logística. Esto abarca desde las líneas navieras que adquieren terminales marítimos hasta los operadores que controlan el transporte terrestre y el almacenamiento de carga. La principal motivación es la búsqueda de eficiencia operativa, pero también involucra riesgos significativos.

En el contexto de la futura concesión, la EPV propuso un umbral de participación del 60%, lo que coincide con el planteamiento de otros actores que participaron en la cita, como EPSA y Agunsa. Asimismo, la Fiscalía Nacional Económica (FNE) insta a adoptar un umbral que sea menor al 40% o cualquier porcentaje inferior a la mayoría.

En este punto se señaló que las eficiencias de una integración vertical deben ser cuantificadas para verificar si pueden balancear riesgos asociados. Entre estos se plantean la discriminación a favor de empresas relacionadas, la dificultad de fiscalizar tarifas otorgadas por el concesionario y un debilitamiento de la presión competitiva. También se puntualiza que los escenarios de congestión intensifican estos riesgos.

Otros actores, en tanto, subrayaron en la instancia que esta restricción se debe eliminar para al menos dejarla en un 60%. Entre los argumentos de quienes impulsan esta opción se cuentan el que incentivaría la participación en el proceso y que la ley chilena tiene las suficientes herramientas para corregir cualquier situación de discriminación o abuso.

"La integración vertical genera una serie de beneficios en esta industria. Entre los más relevantes está el hecho de que incentiva la inversión en infraestructura portuaria, pues

60%

es el umbral de participación propuesto por el titular para quien se adjudica la licitación.



LA INTEGRACIÓN VERTICAL ES UNO DE LOS ASPECTOS MÁS IMPORTANTES QUE DEBE RESOLVER EL TDLC.

Licitación portuaria: actores se dividen por punto clave en debate

VALPARAÍSO. Restricciones a la integración vertical es uno de los temas más discutidos por operadores de cara al proceso.

"Genera una serie de beneficios en esta industria. Entre los más relevantes está el hecho de que incentiva la inversión en infraestructura".

José Pardo
Representante SAAM Puertos SA

"Debe mantenerse la regla del 60%, porque permite tener una mayoría y, a la vez, resguarda la independencia de la actividad".

Andrés Riosco
Representante de Agunsa

reduce la incertidumbre de uso de los terminales y reduce los costos de transacción", comentó el representante de SAAM Puertos SA, José Pardo.

Desde APM Terminals, Ana Carolina Estevao indicó que una de las cosas que desincentiva el interés de los terminales integrados a navieras es esta restricción. "Las autoridades y la regulación chilena ya poseen las herramientas necesarias para garantizar que no haya

ningún problema", dijo la ejecutiva en la audiencia.

Por su parte, Andrés Riosco, representante de Agunsa, planteó que en un escenario de congestión como se prevé, se hace necesario reforzar esta medida más que pensar en levantarla.

"Debe mantenerse la regla del 60%, porque permite tener una mayoría y, a la vez, resguarda la independencia de la actividad", indicó.

INTENSO DEBATE

El tema también genera diversas opiniones entre los expertos. "Si no se establece un mecanismo de restricción independiente del porcentaje, puede dejar una industria altamente monopolizada. (...) Por otro lado, la industria está constituida así en todos los países y el riesgo es que actores, pudiendo ser importantes, no participen porque no pueden tener el control total", comentó la académica de la Escuela de Negocios Internacionales de la UV, Daniella De Luca.

Gaupolicán Guerra, académico de la UNAB, se mostró partidario de mantener el 60% de participación. "Es la forma de poder dividir el concepto de monopolio, porque así no se

CRCP valora el avance del proceso

● La CRCP valoró los avances del proceso de licitación, sobre todo el consenso que existe respecto a la concesión conjunta de los terminales. "Valoramos los avances hacia una modalidad de operación única para el puerto de Valparaíso a contar del 1 de enero de 2030, como parte del proceso que permitirá materializar esta inversión estratégica. Valparaíso requiere avanzar con urgencia en infraestructura estratégica para responder a los desafíos del comercio exterior", dijo el títomel del gremio, Javier Torrejón.

discrimina contra otros usuarios. A diferencia de otras partes, en Chile está normado".

Para Leopoldo Santibáñez, experto de la UV, "esas restricciones no deben existir para ampliar la participación de oferentes. (...) Si el TDLC debe incluir la participación de la ciudad de Valparaíso a través de sus alcaldías o el Gobierno Regional en la toma de decisiones del o los concesionarios que participan del puerto".