

**RESUMEN Y ANÁLISIS DE LA RESOLUCIÓN 0255 DE
2010 DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y
COMERCIO**

CONTROL DE CONCENTRACIONES EMPRESARIALES

Sociedades intervinientes:

***SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.; MARITRANS S.A.;
GRANPORTUARIA BUENAVENTURA LTDA.; TERMINAL ESPECIALIZADO DE
CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.; ELEQUIP S.A. y NAUTISERVICIOS S.A.***

Análisis del CEDEC

Por:

Alfonso Miranda Londoño

Bogotá D.C., junio de 2020

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. AVERIGUACIÓN PRELIMINAR	3
3. CONSIDERACIONES DE LA DELEGATURA	4
4. DECISIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA	5
5. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL CEDEC	5

RESUMEN Y ANÁLISIS DE LA RESOLUCIÓN 0255 DE 2010 DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Control de las Concentraciones Empresariales

Excepción de Eficiencia

Sociedades intervinientes:

***SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.; MARITRANS S.A.;
GRANPORTUARIA BUENAVENTURA LTDA.; TERMINAL ESPECIALIZADO DE
CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.; ELEQUIP S.A. y NAUTISERVICIOS S.A.***

1. Introducción

Mediante Resolución No. 0255 de 2010, la Superintendencia de Industria y Comercio aprueba la integración empresarial en la que son parte las sociedades intervinientes, consistente en la implementación de un modelo de integración operativa, que se ejecutará a través del TERMINAL ESPECIALIZADO DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A, quien se encargará de la prestación de servicios de operación portuaria de movimientos de contenedores y de carga general en el Terminal de Buenaventura con sus equipos propios y con los equipos de socios y terceros.

2. Operación proyectada

De acuerdo con la solicitud de las intervinientes, señala la Superintendencia, que la operación "se realizará mediante la implementación de un Modelo de Integración Operativa, que se ejecutará a través de la sociedad TECSA, de la siguiente manera: (i) TECSA prestará servicios de operación portuaria de movimientos de contenedores y de carga general en el Terminal de Buenaventura con sus equipos propios o con los equipos de socios y terceros; (ii) la SPRBUN y los operadores portuarios socios de TECSA se comprometen a no desarrollar de forma independiente, directa o indirectamente, en el Terminal de Buenaventura, operaciones que sean competencia de TECSA.

Finalmente, como resultado de la operación, destaca la Superintendencia, TECSA se dedicará a realizar las operaciones marítimas y terrestres de movimientos de contenedores y de carga general. No obstante, en el terminal administrado por la SPRBUN subsistirán otros operadores portuarios que continuarán prestando sus servicios a los diferentes clientes importadores o exportadores.

3. Consideraciones de la Superintendencia

Una vez realizada la evaluación de la información sobre la operación proyectada, la Superintendencia encuentra que la misma daría lugar a una integración horizontal, en el mercado de operaciones portuarias de movimientos de contenedores y carga general en el terminal administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Teniendo en cuenta que en desarrollo de la operación proyectada se será TECSA el operador que prestará dichos servicios, y la SPRBUN y los operadores socios de TECSA se comprometerán a no desarrollar las operaciones que sean competencia de TECSA.

De acuerdo con la solicitud presentada, el modelo de operación que se quiere implementar en la SPRBUN busca mejorar el servicio prestado y disminuir los costos asociados con los diferentes procesos que tienen lugar en el terminal.

Dicho modelo busca integrar y coordinar las diferentes actividades que en la actualidad prestan las intervinientes de manera independiente, para que puedan hacer un mejor uso de los recursos de los que disponen, puedan reducir costos y ofrecer un mejor servicio.

En el 2008 TECSA movilizó el 19.6% de las toneladas movilizadas en la SPRBUN, mientras que los demás operadores que con la operación serían socios de TECSA movilizaron el 32.4%.

En cuanto a la participación de los operadores por contenedores movilizados, se observa que en el 2008 TECSA tuvo una participación del 24.8%, y los demás operadores socios de TECSA tuvieron una participación del 66%, es decir que con la operación la cuota de participación de TECSA se incrementaría al 90.7%.

De otra parte, para calcular la participación de las intervinientes con base en los movimientos hechos a los contenedores se debe tener en cuenta el número de movimientos que implica cada tipo de operación, operación marítima y operación terrestre (incluye inspecciones). Una vez realizados dichos cálculos, se encontró que las intervinientes realizaron el 85.7% de los movimientos hechos a contenedores en la SPRBUN.

Se desprende de la estructura observada en este mercado, que la operación de integración propuesta generaría cambios sustanciales en la estructura de mercado, eliminando competidores que tienen cuotas de participación importantes.

Adicionalmente, si bien para entrar al mercado de operaciones portuarias de movimientos de contenedores y carga general no es condición necesaria realizar una inversión en equipos similar a la de TECSA, existen barreras a la entrada, como la capacidad ociosa de los equipos que utilizan otros operadores, los costos asociados con la movilidad de equipo, y los trámites de permisos para prestar servicios que dificultan sensiblemente la entrada de un competidor.

No obstante, la operación presentada generaría eficiencias en el terminal de la SPRBUN, ya

que busca implementar un modelo que permita centralizar y organizar las operaciones de contenedores y carga general que realizan las intervinientes. En efecto, de acuerdo con la información que obra en el expediente y aquella tomada de la Superintendencia de Puertos y Transporte, los posibles efectos anticompetitivos se verán compensados (y superados) por la eficiencia que surge de la nueva organización empresarial y que implica una redefinición tanto de los participantes como de sus roles en la actividad portuaria.

A pesar de las bondades que esta operación generará, se debe tener en consideración el hecho que TECSA adquiriría una posición de dominio relevante en las operaciones relacionadas con el movimiento de contenedores. Por tal razón, el aval de esta operación no implica desconocer la responsabilidad de velar por el cumplimiento de las normas de competencia en lo que se refiere a las operaciones portuarias por parte de esta Superintendencia.

4. Decisión de la Superintendencia

De acuerdo con lo expuesto, la Superintendencia decide:

“ARTÍCULO PRIMERO: No objetar la operación proyectada entre las sociedades SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.; MARITRANS S.A.; GRAN PORTUARIA BUENAVENTURA LTDA.; TERMINAL ESPECIALIZADO DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.; ELEQUIP S.A. y NAUTISERVICIOS S.A.”

5. Análisis y conclusiones

Teniendo en cuenta lo expuesto en este caso estudiado por la SIC, en lo que se refiere a la excepción de eficiencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 51 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo [12](#) de la Ley 1340 de 2009, resulta ser un elemento que deben demostrar los interesados en realizar una operación de integración empresarial para que sea aprobada, de tal manera que permitan evidenciar los beneficios reales tanto a nivel de costos para las empresa interesadas como para los consumidores, que ofrece la integración, sean bienes o servicios. Al final, lo más importante es que en desarrollo de la operación garanticen la libre competencia.

Proyectado por: Diego Guarín