

# MODELO DE REGULACIÓN PORTUARIA EN CHILE

# Esquema

- Escasez de bahías y necesidad de regulación
- La ley vigente Inversión en infraestructura (modelo *landlord*)
- Evolución de la regulación
- El futuro ¿más regulación o menos?

# Dificultades para la competencia entre puertos

Limitaciones:

- grandes distancias entre los puertos,
- escasez de bahías abrigadas
- diferentes niveles de especialización entre puertos privados y estatales.

# Ley de puertos 1997: impulso a las inversiones privadas

- Empresas portuarias estatales descentralizadas y autónomas.
- Objeto principal será la administración, explotación y desarrollo de sus puertos
- Utilizando prioritariamente las concesiones portuarias
- Selección del concesionario por medio de licitación pública

# ¿Qué se hace para evitar abuso del poder de mercado de cada puerto?

- Se debe contar con un Informe del CPC (TDLC) para otorgar en concesión portuaria sus frentes de atraque cuando:
  - a) en puertos estatales de la misma región no exista otro frente capaz de atender la nave de diseño del frente objeto de la concesión.
  - b) para implementar un esquema monooperador en sus frentes de atraque, cuando en los puertos o terminales estatales de la misma región no exista otro frente de atraque operado bajo un esquema multioperador capaz de atender la nave de diseño del frente objeto de la licitación.

# La legislación da lineamientos muy generales

- Sobre la integración horizontal: Los operadores de puertos de una misma región podrán relacionarse horizontalmente sólo en las condiciones que fije la CPC (TDLC)
- Sobre las tarifas: La determinación de las tarifas por los servicios se fijan en los contratos de concesiones y no podrán ser discriminatorias

# Evolución de Criterios

1998 - 2004

- CPC y Primera ronda de concesiones

2009 - 2015

- TDLC y segunda Ronda de licitaciones
- Competencia por tarifas
- Mayor integración vertical
- Menor integración horizontal
- Más normas antidiscriminación

# Criterios de Adjudicación

1998 - 2004

- Tarifas** determinadas en las bases de licitación
- adjudicación** por pago a la empresa portuaria estatal

2009 - 2015

- Tarifas** resultan de competencia en licitación y son el criterio de **adjudicación** (proyecto de inversión establecido en las bases)
- Los pagos a la Empresa Portuaria deben estar justificados en costos (sin renta monopólica)
- reglas claras que promuevan la participación en la licitación



# Exigencias de Calidad

1998 - 2004

- Las bases y el contrato deben contemplar umbral de ocupación máximo

2009 - 2015

- Bases y contrato deben contemplar tiempos máximos de espera (además de tiempo de ocupación máxima por nave y año)

# Restricciones Estructurales

1998 - 2009

## □ Integración Vertical: 40%

- Usuarios relevantes\* (15% de volumen de carga en la región o 25% en el frente) no pueden tener más del **40%** de participación en capital o utilidades de sociedades concesionarias

2009 - 2015

## □ Integración Vertical: 60%

# Restricciones Estructurales

1998 - 2004

## □ Integración

**Horizontal: 15 %**

Personas\* con más del 15% de la concesionaria, no pueden tener\* más del 15% de otro frente de atraque estatal en la misma región. Personas\* con más del 15% de puertos privados en la misma región, no pueden tener\* más del 15% de la sociedad concesionaria.

2009 - 2015

## □ Integración

**Horizontal: 0%**

## □ Excepción:

casos en que se permite IH pero dando preferencia a nuevos entrantes (dos cajas).

# Plazos para modificar restricciones estructurales

1998 -2004

□ **5 años**

2009 -2015

□ **10 años**

# Otros resguardos contra abusos y discriminación post 2009

- **Publicidad:** de tarifas y demás condiciones de la prestación de servicios portuarios (no solo accesibilidad). “Idealmente en línea”
- **Condición de igualación:** (NMF) Los acuerdos particulares que establezcan precios o condiciones más favorables deben incorporarse a las tarifas vigentes y públicas del concesionario, a fin de que todos los usuarios que estén en la misma situación puedan acceder a ellas
- **Mecanismo de adecuación contractual:** permite incorporar nuevos servicios como sujetos a tarificación (o excluir de tarificación) en caso de variar las condiciones de competencia

# Otros resguardos contra abusos y discriminación post 2009 (cont.)

- **Reglas de asignación de capacidad:** Normas de asignación de capacidad, de prioridad y reservas deben ser de aplicación general. Reservas deben tener plazos máximos de duración y sanciones a usuarios que incumplan. La FNE debe ser informada de modificaciones a dichas reglas.
- **Sanciones disuasivas:** Bases y contrato deben contemplar sanciones que disuadan eficazmente el incumplimiento de las obligaciones del concesionario que tienen por objeto resguardar la libre competencia.
- **Comité de Directores:** Los concesionarios (que tengan accionistas independientes del controlador) deben tener un comité de directores.

# Evaluación

Para adjudicar por tarifas, es necesario determinar el proyecto de inversión. Nada garantiza que el proyecto definido sea el óptimo. ¿volver a determinar las tarifas en las bases y competir por calidad de servicio?

Hay indicios que la calidad de servicio al momento de seleccionar un puerto es más gravitante que la tarifa.

# Evaluación

Las reglas estructurales de IV se han relajado y se han sustituido por reglas de nación más favorecida y mayor transparencia y publicidad. La pregunta es en qué medida los intereses de los socios minoritarios (otro 40%) están alineados con la maximización de utilidades del negocio portuario o, en el otro extremo, con el del operador integrado con otros eslabones de la cadena logística. En la misma línea cabe preguntarse en qué medida las empresas portuarias han entendido su rol fiscalizador para evitar discriminaciones exclusorias.

Recientemente se han hecho evaluaciones lideradas por el MTT que han encontrado diferencias en las tarifas cobradas a distintos usuarios.



# Evaluación (cont.)

Tampoco hay claridad en cómo se incorporarían nuevos servicios a la regulación tarifaria si es que cambiaran las condiciones de competencia.

# Más puertos estatales o más regulación a los privados

- Limitación al crecimiento de los puertos estatales: caso Puerto Montt y límites geográficos del recinto portuario.
- De no cambiar la norma, los puertos estatales están condenados a crecer en frente a las ciudades: problemas urbanos y riesgos de daños Tsunamis. Se limita la participación de los puertos estatales y potencialmente se afecta la competencia.
- La otra alternativa es extender algunas de las regulaciones pro competitivas a los puertos privados ¿caso a caso/región por región?