



**MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO  
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

RESOLUCIÓN NÚMERO **№ 14455** DE 2017

**29 MAR 2017**

*Por la cual se condiciona una operación de integración*

Rad. 16-236630

**VERSIÓN PÚBLICA**

**EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

En ejercicio de sus facultades legales, y en especial las previstas en la Ley 155 de 1959, la Ley 1340 de 2009 y el numeral 15 del artículo 3 del Decreto 4886 de 2011, y

**CONSIDERANDO**

**PRIMERO:** Que el artículo 9 de la Ley 1340 de 2009 dispone que:

*“Artículo 9. Control de Integraciones Empresariales. El artículo 4 de la Ley 155 de 1959 quedará así:*

*Las empresas que se dediquen a la misma actividad económica o participen en la misma cadena de valor y que cumplan con las siguientes condiciones, estarán obligadas a informar a la Superintendencia de Industria y Comercio sobre las operaciones que proyecten llevar a cabo para efectos de fusionarse, consolidarse, adquirir el control o integrarse cualquiera sea la forma jurídica de la operación proyectada:*

*1. Cuando, en conjunto o individualmente consideradas, hayan tenido durante el año fiscal anterior a la operación proyectada ingresos operacionales superiores al monto que, en salarios mínimos legales mensuales vigentes, haya establecido la Superintendencia de Industria y Comercio o;*

*2. Cuando al finalizar el año fiscal anterior a la operación proyectada tuviesen, en conjunto o individualmente consideradas, activos totales superiores al monto que, en salarios mínimos legales mensuales vigentes, haya establecido la Superintendencia de Industria y Comercio.*

*En los eventos en que los interesados cumplan con algunas de las dos condiciones anteriores pero en conjunto cuenten con menos del 20% del mercado relevante, se entenderá autorizada la operación. Para este último caso se deberá únicamente notificar a la Superintendencia de Industria y Comercio de esta operación.*

*(...)”.*

**SEGUNDO:** Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, mediante comunicación radicada con el número 16-236630-0 del 16 de septiembre de 2016<sup>1</sup>, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.** (en adelante, **SPRB**), **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO GRANDE S.A.** (en adelante, **SPRG**), **SOCIEDAD BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A.** (en adelante, **BITCO**) y **BARRANQUILLA CONTAINER TERMINAL S.A.** (en adelante, **BCT**), informaron a esta Entidad la intención de realizar una operación de concentración, mediante la celebración de un convenio de colaboración.

**TERCERO:** Que en cumplimiento de lo previsto en el artículo 156 del Decreto 19 de 2012 y en el numeral 2 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, mediante oficio radicado con el número 16-

<sup>1</sup> Folios 1 al 61 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente. Entiéndase que en el presente acto administrativo cuando se hace referencia al “Expediente”, el mismo corresponde al radicado con el No. 16-236630.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

236630-2 del 21 de septiembre de 2016<sup>2</sup>, se ordenó la publicación del inicio del procedimiento de autorización de la operación presentada, en la página web de esta Superintendencia<sup>3</sup>.

**CUARTO:** Que dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la publicación del inicio del procedimiento de autorización de la operación en la página web de esta Entidad, plazo señalado en el numeral 2 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, no se recibieron observaciones ni información por parte de terceros, en relación con la operación objeto de estudio.

**QUINTO:** Que con el fin de complementar y ampliar la información allegada al Expediente, esta Superintendencia formuló requerimientos de información sobre el mercado objeto de la operación a los principales clientes<sup>4</sup>, competidores<sup>5</sup> y agremiaciones<sup>6</sup> de **SPRB, SPRG, BITCO y BCT** (en adelante y de maneja conjunta, **INTERVINIENTES**).

Las empresas requeridas aportaron información en fechas que transcurrieron entre el 21 de octubre y el 18 de noviembre de 2016.

**SEXTO:** Que dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la presentación de la información de la operación de concentración y de conformidad con lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, esta Superintendencia consideró procedente dar paso al estudio de fondo de la operación proyectada. Así, mediante comunicación radicada con el número 16-236630-23 del 25 de octubre de 2016<sup>7</sup>, esta Superintendencia informó a las **INTERVINIENTES** que se daba paso a la segunda etapa del trámite presentado.

**SÉPTIMO:** Que con el fin de complementar y ampliar la información allegada al Expediente, esta Superintendencia formuló requerimientos de información y conceptos técnicos sobre el mercado objeto de la operación a todos los competidores<sup>8</sup>, los principales clientes de los competidores<sup>9</sup> y entidades estatales<sup>10</sup> del mercado de interés.

<sup>2</sup> Folios 71 y 72 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

<sup>3</sup> Disponible: <http://www.sic.gov.co/drupal/integraciones-inicio-autorizacion>. Consulta 08 de noviembre de 2016.

<sup>4</sup> El requerimiento se formuló a las siguientes empresas: **MAERSK COLOMBIA S.A., HAPAG-LLOYD COLOMBIA LTDA., HAMBURG SÜD COLOMBIA LTDA., CIA. TRANSPORTADORA S.A., BROOM COLOMBIA S.A.** Folios 78 a 82 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

<sup>5</sup> El requerimiento se formuló a las siguientes empresas: **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A., SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.** Folios 75 a 77 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

<sup>6</sup> El requerimiento se formuló a las siguientes empresas: **ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE COLOMBIA-ANDI, PROCOLOMBIA, FEDERACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES DE CARGA POR CARRETERA – COLFECAR y ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA - A.T.C.** Folios 73, 74, 83 y 84 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

<sup>7</sup> Folio 150 del Cuaderno Publico No. 1 del Expediente.

<sup>8</sup> El requerimiento se formuló a las siguientes empresas: **SOCIEDAD PORTUARIA RIVERPORT S.A. (en adelante, RIVERPORT), SIDUPOINT S.A. (en adelante, SIDUPOINT), COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A. (en adelante, COMPAS), PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. (en adelante, PALERMO), PUERTO DE MAMONAL S.A (en adelante, MAMONAL), SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA (en adelante, BAHÍA), PUERTO BUENAVISTA S.A. (en adelante, BUENAVISTA), TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA (en adelante, CONTECAR), AGUAS DE LA PENINSULA S.A E.S.P(en adelante, PENINSULA), PUERTO PIMSA S.A. (en adelante, PIMSA) y SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO NUEVO S.A. (en adelante, PTO NUEVO).** Folios 221 a 232 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

<sup>9</sup> El requerimiento se formuló a las siguientes empresas: **ITALCOL S.A., MOLINOS DEL ATLANTICO S.A.S., PRECOCIDOS DEL ORIENTE S.A., DIANA CORPORACIÓN S.A.S, DICORP S.A.S., ORGANIZACION SOLARTE & CIA S.C.A., ULTRACEM S.A.S., YARA COLOMBIA S.A., PRECISAGRO S.A.S., PANELTEC S.A.S., YESOS Y CAOLINES DEL CARIBE S.A., CALCAREOS S.A. y QUINTAL INTERNACIONAL S.A.** Folios 332 a 344 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

<sup>10</sup> El requerimiento se formuló a las siguientes entidades: **SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES y MINISTERIO DE TRANSPORTE.** Folios 218 a 219 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

Las entidades requeridas aportaron información en fechas que transcurrieron entre el 27 de enero y el 16 de marzo de 2017.

**OCTAVO:** Que una vez hechas las anteriores consideraciones y dentro del término previsto en el numeral 5 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, este Despacho procede a pronunciarse respecto de la operación de integración informada, en los siguientes términos:

## 8.1. INTERVINIENTES EN LA OPERACIÓN

### 8.1.1. SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.

**SPRB** es una sociedad anónima identificada con NIT. 800.186.891-5, domiciliada en Barranquilla, Colombia, constituida mediante Escritura Pública No. 2775 del 23 de octubre de 1992, otorgada en la Notaría 3a de Barranquilla, y matriculada en la Cámara de Comercio de Barranquilla con el número 47723.

**SPRB** se dedica a la administración, inversión, construcción, mantenimiento, operación, expansión y modernización del Terminal Público Marítimo y Fluvial ubicado en Barranquilla, bajo el esquema de concesión, ofreciendo la prestación de servicios de operación portuaria y apoyo logístico. Adicionalmente, realiza la administración de: i) empresas portuarias; ii) terminales portuarios; iii) sociedades portuarias; iv) operadores portuarios; y v) empresas de apoyo logístico. Por lo anterior, puede manejar y almacenar todo tipo de carga, prestar servicios de practicaje, cargue y descargue y prestar servicios de asesoría para operaciones portuarias.

Las actividades de **SPRB** en Colombia están clasificadas bajo el Código CIIU 5222<sup>11</sup>.

La información de activos totales e ingresos operacionales de **SPRB** con corte a 31 de diciembre de 2015 se presenta a continuación:

**Tabla No. 1**  
**Cuentas financieras SPRB**  
(31 de diciembre de 2015)

CUENTA	VALOR EN PESOS (COP)
Activos	215.504.855.000
Ingresos operacionales	148.817.727.000

Fuente: Construcción GIE<sup>12</sup>. Folio 70 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (SPRB) No.1 del Expediente.

Como se muestra a continuación, la composición accionaria de **SPRB**, se encuentra distribuida principalmente en los siguientes accionistas:

**Tabla No. 2**  
**Composición accionaria de SPRB**

NOMBRE DEL ACCIONISTA	ACCIONES	PARTICIPACION %
<b>TOTAL</b>		

Fuente: Folio 70 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (SPRB) No.1 del Expediente.

<sup>11</sup> 5222: Actividades de puertos y servicios complementarios para el transporte acuático.

<sup>12</sup> GIE: Grupo de Integraciones Empresariales de la Superintendencia de Industria y Comercio.

*Por la cual se condiciona una operación de integración*

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

**SPRB** es la matriz del grupo económico comercialmente conocido como “Grupo Empresarial Puerto de Barranquilla”<sup>13</sup>, quien se encuentra constituido por cinco (5) sociedades a saber:

**Diagrama No. 1**  
**Grupo Empresarial Puerto de Barranquilla**

ESPACIO EN BLANCO

**Fuente:** Folio 70 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (SPRB) No. 1 del Expediente.

A continuación, se describe la filial **SPRG**, empresa que también interviene en la operación de concentración proyectada:

- **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO GRANDE S.A.**

**SPRG** es una sociedad anónima ubicada en Barranquilla e identificada con NIT. 900.363.378-0, constituida mediante Escritura Pública No. 1023 del 31 de mayo de 2010, otorgada en la Notaria 3a de Barranquilla, y matriculada en la Cámara de Comercio de Barranquilla con el número 159815.

Esta sociedad es filial de **SPRB** y tiene por objeto la construcción, mantenimiento, operación, explotación, expansión y modernización de puertos marítimos y fluviales, bien sea directamente o a través de concesión. También tiene por objeto la prestación de servicios de operación portuaria y transporte de todo tipo de carga.

Al igual que **SPRB**, las actividades de **SPRG** en Colombia están clasificadas bajo el Código CIU 5222.

Los activos totales e ingresos operacionales de **SPRG** a 31 de diciembre de 2015 se presentan a continuación:

**Tabla No. 3**  
**Cuentas financieras SPRG**  
(31 de diciembre de 2015)

CUENTA	VALOR EN PESOS (COP)
Activos	159.709.324.000
Ingresos operacionales	15.029.110.000

**Fuente:** Construcción **GIE**. Folio 70 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (SPRB) No.1 del Expediente.

<sup>13</sup> Registrado en la Cámara de Comercio de Barranquilla.

Por la cual se condiciona una operación de integración

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

De acuerdo con lo aportado por las **INTERVINIENTES**, **SPRG** se encuentra organizada como grupo empresarial en Colombia y por tanto está sujeta a control por parte de **SPRB**<sup>14</sup>.

Considerando que **SPRG** es una filial de la compañía **SPRB** esta Superintendencia procederá a analizar la información de las empresas como una sola, haciendo referencia a **SPRB**. Por lo tanto, para efectos de la presente Resolución, esta Superintendencia en adelante denominará a las empresas **SPRB** y **SPRG** en conjunto como **SPRB**.

#### 8.1.2. BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A.

**BITCO** es una sociedad anónima identificada con NIT. 900.359.452-2, domiciliada en Barranquilla, constituida mediante Escritura Pública No. 733 del 19 de mayo de 2010, otorgada en la Notaría 6a de Barranquilla, y matriculada en la Cámara de Comercio de dicha ciudad el 25 de mayo de 2010 con el número 159243.

**BITCO** es una sociedad portuaria y se dedica principalmente a la inversión en construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y modernización de un puerto en la zona portuaria de Barranquilla.

La información de activos totales e ingresos operacionales de **BITCO** para el año fiscal 2015 se presenta en la siguiente tabla:

**Tabla No. 4**  
**Cuentas financieras de BITCO**  
(31 de diciembre de 2015)

CUENTA	VALOR EN PESOS (COP.)
Activos	133.163.500.000
Ingresos operacionales	19.406.029.000

Fuente: Construcción GIE. Folio 63 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (BITCO) No.1 del Expediente.

La composición accionaria de **BITCO** se encuentra distribuida en los siguientes accionistas:

**Tabla No. 5**  
**Composición accionaria de BITCO**

ACCIONISTA	ACCIONES	PARTICIPACIÓN (%)
<b>TOTAL</b>		

Fuente: Folio 63 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (BITCO) No.1 del Expediente.

Es importante considerar que **SOCIEDAD PORTUARIA DEL NORTE S.A.** (en adelante, **SPN**), tiene como principal accionista a **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.** (en adelante, **SPRSM**), con una participación del [REDACTED]. Es así que, **SPRSM** controla indirectamente a **BITCO** a través de **SPN**.

La anterior situación se evidencia en el Certificado de Existencia y Representación Legal de **BITCO**, donde según Acta No. 8 del 25 de abril de 2014 de la Asamblea de Accionista de Barranquilla, **BITCO** es controlada por **SPRSM**<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Folio 39 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

<sup>15</sup> Folio 63 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (BITCO) No.1 del Expediente.

<sup>16</sup> *Ibíd.*

Por la cual se condiciona una operación de integración

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

**8.1.3. BARRANQUILLA CONTAINER TERMINAL S.A.**

**BCT** es una sociedad anónima identificada con NIT. 900.364.767-7, domiciliada en Barranquilla, constituida mediante Escritura Pública No. 849 del 2 de julio de 2010, otorgada en la Notaria 6a de Barranquilla, y matriculada en la Cámara de Comercio de Barranquilla el 22 de junio con el número 160.003.

**BCT**, presta los servicios de operación portuaria en el terminal de contenedores y estiba en el puerto de Barranquilla.

La información de activos totales e ingresos operacionales de **BCT** para el 2015 se presenta a continuación:

**Tabla No. 6**  
**Cuentas financieras BCT**

CUENTA	VALOR (COP \$)
Activos	64.015.882.000
Ingresos operacionales	5.111.225.000

Fuente: Construcción GIE. Folio 63 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (BITCO) No.1 del Expediente.

De acuerdo con la información aportada por las **INTERVINIENTES**, a continuación, se presenta el listado de accionistas de **BCT** con una participación mayor al 5%.

**Tabla No. 7**  
**Composición accionaria de BCT**

ACCIONISTA	ACCIONES	PORCENTAJE
<b>Total</b>		

Fuente: Folio 63 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (BITCO) No.1 del Expediente.

Al igual que **BITCO**, **BCT** se encuentra indirectamente controlado por **SPRSM**, a través de **SPN**. Situación evidenciada en el Certificado de Existencia y Representación Legal de **BCT**, donde según Documento Privado del 9 de junio de 2011, otorgado en Barranquilla e inscrito el 23 de junio de 2011 con el No. 107.956 en la Cámara de Comercio de Barranquilla, la compañía es controlada por **SPRSM**<sup>17</sup>.

Así mismo, teniendo en cuenta que **BITCO** y **BCT** son empresas que pertenecen al mismo grupo empresarial y por ende tienen la misma controlante (**SPRSM**), este Despacho analizará las compañías como una sola haciendo referencia a **BITCO**.

De igual forma, para efectos de la presente resolución, esta Superintendencia denominará a las empresas **BITCO**, **BCT** y **SPRSM**, en conjunto como **BITCO SPRSM**.

**8.2. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN**

De acuerdo con la información aportada por las **INTERVINIENTES**<sup>18</sup> en la solicitud de pre-evaluación, la operación proyectada consiste en lo siguiente:

<sup>17</sup> *Ibíd.*

<sup>18</sup> En adelante, el término **INTERVINIENTES** incluye a **SPRSM** por su calidad de controlante de **BITCO**.

"[C]elebración de un convenio de colaboración entre SPRG, SPRB, BITCO y BCT en virtud del cual en el terminal administrado por BITCO, los servicios de operación portuaria relacionada con todo tipo de carga, que actualmente son prestados por BITCO y BCT, pasarán a ser prestados por la sociedad SPRB y por SPRG, filial de SPRB, y los ingresos que dicha sociedad obtenga por esas operaciones y por aquellas que realice en el terminal administrado por SPRB, serán distribuidos entre BTC, BITCO, SPRG y SPRB. Las tarifas que SPRG y SPRB cobren por los servicios de operación portuaria en ambos terminales serán definidos por SPRG y SPRB.

La actividad operativa y comercial del terminal de BITCO estará en cabeza de SPRG pero la titularidad y administración de los contratos de concesión, licencia ambiental, autorizaciones aduaneras, calidad de usuario industrial y comercial de la Zona Franca Especial declarada en el terminal de BITCO estará a cargo de BITCO<sup>19</sup>.

Así, la operación de concentración revestiría exclusivamente efectos horizontales en el mercado colombiano, derivados de la coincidencia en la prestación de servicios de operación portuaria.

### 8.3. DEBER DE INFORMAR LA OPERACIÓN PROYECTADA

El artículo 9 de la Ley 1340 de 2009 establece que las empresas intervinientes en una integración empresarial estarán obligadas a informar a la Superintendencia sobre las operaciones que proyecten llevar a cabo para efectos de fusionarse, consolidarse, adquirir el control o integrarse, cualquiera sea la forma jurídica de la operación proyectada, siempre que se cumplan los siguientes supuestos:

- *Supuesto subjetivo:* cuando las empresas intervinientes se dediquen a la misma actividad económica o participen en la misma cadena de valor.
- *Supuesto objetivo:* cuando en conjunto o individualmente consideradas, las empresas intervinientes superen el monto establecido por esta Superintendencia para ingresos operacionales o para activos totales.

En consecuencia, las empresas que pretendan llevar a cabo un proceso de concentración empresarial, en cualquiera de sus manifestaciones, y cuya situación se enmarque en los supuestos previstos en el artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, deberán informar previamente la operación a esta Superintendencia.

#### 8.3.1. Supuesto Subjetivo

Para el caso concreto, se observa que las **INTERVINIENTES** participan de manera coincidente en la prestación de servicios de operación portuaria en diversos tipos de carga (contenedores, granel sólido sin carbón, carbón al granel y carga general).

En este sentido, se encuentra verificado el supuesto subjetivo que impone el deber de informar la operación proyectada a esta Superintendencia.

#### 8.3.2. Supuesto Objetivo

La Resolución No. 103189 del 30 de diciembre de 2015 fijó "a partir del 1 de enero de 2016 y hasta el 31 de diciembre de 2016, en CIEN MIL SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (100.000 SMLMV), los ingresos operacionales y los activos que se tendrán en cuenta para efectos de lo previsto en el artículo 9 de la Ley 1340 de 2009".

Por su parte, el artículo 1 del Decreto No. 2552 de 2015, que fijó el salario mínimo legal mensual a partir del 1 de enero de 2016 en seiscientos ochenta y nueve mil cuatrocientos cincuenta y cinco pesos (\$689.455).

<sup>19</sup> Folio 11 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

Por lo anterior, el valor mínimo de activos o ingresos operacionales para que una operación informada durante el año 2016 cumpla el supuesto objetivo, corresponde a sesenta y ocho mil novecientos cuarenta y cinco millones quinientos mil pesos (\$68.945.500.000).

Los anteriores valores serán los aplicables al presente estudio, teniendo en cuenta que la solicitud de pre-evaluación se radicó ante esta Entidad el 16 de septiembre de 2016.

Según la información presentada en las tablas Nos. 1, 3, 4 y 6 de la presente resolución, las **INTERVINIENTES** cuentan de manera conjunta con activos por valor total de \$572.393.561.000 y un total de ingresos operacionales de \$188.364.091.000 para el año 2015.

Tanto por el valor de sus activos, como por el valor de sus ingresos operacionales, para el caso concreto se cumple el supuesto objetivo establecido en el artículo 9 de la Ley 1340 de 2009.

### 8.3.3. Deber de informar

De conformidad con lo expuesto en los numerales 8.3.1. y 8.3.2. del presente acto administrativo, con la verificación de los supuestos subjetivo y objetivo, se configuran todos los requisitos para que la operación proyectada entre las **INTERVINIENTES** deba ser informada a esta Superintendencia de manera previa a su ejecución.

## 8.4. DEFINICIÓN DEL MERCADO RELEVANTE

La definición del mercado relevante para el análisis de una operación de concentración es primordial para identificar el escenario en el que las fuerzas competitivas tienen lugar. Además, permite calcular las cuotas de cada competidor, pues para esto es necesario contar con una aproximación del tamaño total del mercado. Por lo anterior, el mercado relevante es el marco de referencia apropiado para analizar los efectos sobre la competencia de una operación de concentración<sup>20</sup>.

La participación de mercado de las empresas intervinientes en la operación de concentración, así como la de sus competidores, resultan una herramienta fundamental para detectar posibles efectos restrictivos de la competencia que pudieran derivarse de la misma, pues dicho indicador guarda una estrecha relación con el poder de mercado que tiene cada oferente.

Al determinar el mercado relevante es necesario hacer la distinción entre el mercado de producto y el mercado geográfico; de tal forma que se puedan establecer los efectos de una concentración entre dos o más de los competidores.

En la definición del mercado de producto se debe tener presente la sustituibilidad al nivel de la demanda, pues se deben identificar aquellos productos (si los hay) hacia los cuales los consumidores pudieran desviar su demanda en caso de un incremento en los precios o una reducción en la calidad de los productos por parte de un determinado oferente.

Si bien algunas autoridades de competencia en otras jurisdicciones tienen en cuenta la sustituibilidad de la oferta al momento de definir el mercado relevante, esta Superintendencia toma en consideración dicho concepto en caso de requerir un análisis de barreras de entrada y competencia potencial.

<sup>20</sup> Para lograr una adecuada definición del mercado relevante, esta Superintendencia se apoyará en los lineamientos diseñados por la Red Internacional de la Competencia (ICN, por sus siglas en inglés).

Ver ICN Merger Working Group: Investigation and Analysis Subgroup, "ICN Merger Guidelines Workbook" (documento preparado para la Quinta Reunión Anual del ICN, Ciudad del Cabo, Sudáfrica, 16 de abril, 2006). Disponible al público en el siguiente enlace:

<http://www.internationalcompetitionnetwork.org/uploads/library/doc321.pdf>. (Consulta 10 de noviembre de 2016).

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

Con la dimensión geográfica del mercado relevante, se busca reconocer el área de influencia que tienen las empresas intervinientes en la operación de concentración, pues si enfrentaran alguna barrera que impida o dificulte que sus productos lleguen a alguna zona determinada, se deberá entender que en dicha área no son competidores activos. Es decir, el análisis de competencia debe limitarse a las zonas en las cuales las empresas intervinientes ejercen una competencia efectiva, pues sería dicha condición la que podría verse afectada con la operación.

Así las cosas, este Despacho procederá a definir el mercado relevante afectado por la operación proyectada, delimitando primero el mercado de producto y luego el mercado geográfico.

#### 8.4.1. Mercado de producto

La delimitación del mercado de producto abarca todos aquellos bienes y servicios que son considerados como intercambiables o sustituibles desde el punto de vista del consumidor, en razón a sus usos, características y precios.

Así las cosas, considerando lo expuesto en el numeral 8.3.1, esta Superintendencia observa que las **INTERVINIENTES** participan de manera coincidente en la prestación de servicios de operación portuaria en diversos tipos de carga.

A continuación, se expondrá la estructura general del sistema portuario en Colombia y se presentará la descripción de los servicios involucrados en la actividad económica arriba expuesta, con el fin de identificar si existen sustitutos cercanos o si, por el contrario, corresponde en sí mismo a un solo mercado.

##### 8.4.1.1. Estructura general del sistema portuario en Colombia

De conformidad con la Ley 01 de 1991<sup>21</sup> “Estatuto de Puertos Marítimos”, la actividad portuaria en Colombia está definida por:

*“(…) [l]a construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias”.*

La norma en mención se encargó de reorganizar el sistema portuario y de orientar la administración de los puertos<sup>22</sup> a un esquema de concesiones<sup>23</sup> temporales, donde el Estado recibe una contraprestación económica por la participación de empresas públicas o privadas constituidas como sociedades portuarias.

##### (i) Zonas portuarias

Sea lo primero indicar que las zonas portuarias hacen referencia a un espacio geográfico donde se localizan varias sociedades portuarias y/o Terminales Portuarios Marítimos y Fluviales<sup>24</sup>.

<sup>21</sup> Modificada por la Ley 856 de 2003 y la Ley 1450 de 2011.

<sup>22</sup> Ley 01 de 1991, “**Artículo 5º. Definiciones.** (...) 5.11. **Puerto.** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue, de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial (...)”.

<sup>23</sup> Ley 01 de 1991, “**Artículo 5º. Definiciones.** (...) 5.2. **Concesión portuaria.** La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos”.

<sup>24</sup> JUAN MIGUEL DURÁN PRIETO (2012). Presentación, Políticas públicas y legislación. Ministerio de Transporte. Superintendencia de Puertos y Transporte.

En cuanto a la zonificación de las áreas de manejo para actividades portuarias, se encuentra que esta fue definida mediante documento CONPES 3149 del año 2002, de la siguiente forma:

(...)

*"1) Zonas de manejo para actividades portuarias principales: son áreas geográficas de la zona costera e insular debidamente delimitadas, con puertos y terminales portuarios existentes y proyectados, o con vocación para localizarlos. (...)*

*2) Zonas de manejo para actividades portuarias menores: son áreas geográficas de la zona costera e insular en donde se realizan predominantemente actividades portuarias asociadas a la navegación de cabotaje menor, la pesca artesanal e industrial y actividades turísticas y recreativas, sin que el uso predominante o principal del suelo sea en actividades portuarias y conexas.*

*3) Zonas de manejo portuario con restricciones ambientales significativas: se definen como zonas de actividad portuaria menor, con restricciones ambientales significativas en áreas geográficas de la zona costera e insulares debidamente delimitadas, en donde debido a razones de tipo legal, ecológico y/o sociocultural, en principio no es recomendable construir desarrollos portuarios; con excepción de infraestructura portuaria, compatible con el uso del suelo predominante, como marinas, muelles pesqueros y de cabotaje menor, previa formulación y ejecución de acciones que ofrezcan un manejo ambiental adecuado. En esta categoría se incluyen las áreas del Sistema Nacional de Parques Nacionales Naturales y del norte del Pacífico*

(...)<sup>25</sup>.

Actualmente, en Colombia existen once (11) zonas portuarias marítimas y/o fluviales tales como: Ciénaga, Golfo de Morrosquillo, La Guajira, Cartagena, Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla, Tumaco, Río Magdalena, San Andrés y Turbo<sup>26</sup>.

### **(ii) Sociedades portuarias**

De conformidad con la Resolución No. 40593 (2014)<sup>27</sup> de esta Superintendencia, "[p]ara poder administrar los puertos nacionales, bien sean públicos<sup>28</sup> o privados<sup>29</sup> la legislación nacional definió dos figuras: i) las Sociedades Portuarias y ii) las Sociedades Portuarias Regionales; estas últimas son adjudicadas por concesión nacional después de la liquidación de **PUERTOS DE COLOMBIA** (en adelante **COLPUERTOS**)<sup>30</sup>" (Subrayas fuera del texto).

<sup>25</sup> Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES. Plan de Expansión Portuaria 2002-2003. Zonificación Portuaria Para el Siglo XXI – Documento Nacional de Política Económica y Social. Diciembre 20 de 2001. Disponible en: [www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=473](http://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=473). Consulta: 30 de noviembre de 2016.

<sup>26</sup> Superintendencia de Puertos y Transporte (2016). Boletín estadístico. Tráfico portuario en Colombia. Primer semestre 2016. Bogotá.

<sup>27</sup> Resolución No. 40593 (2014). Por la cual se archiva una averiguación preliminar. Superintendencia de Industria y Comercio. Pág. 14.

<sup>28</sup> "5.15. Puerto de servicio público. Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones".

<sup>29</sup> "5.14. Puerto de servicio privado. Es aquel en donde sólo se prestan servicios a empresas vinculadas jurídica o económicamente con la sociedad portuaria propietaria de la infraestructura".

<sup>30</sup> "La Ley 1ª de 1991 cambió radicalmente la realidad portuaria colombiana, al autorizar la liquidación de la empresa Colpuertos, así como la creación de la Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias y la conformación de empresas de operadores portuarios privados. DOCUMENTO DE TRABAJO SOBRE ECONOMÍA REGIONAL DE COLPUERTOS A LAS SOCIEDADES PORTUARIAS: Los puertos del Caribe Colombiano, 1990-1999 CENTRO DE ESTUDIOS ECONOMICOS REGIONALES BANCO DE LA REPUBLICA CARTAGENA DE INDIAS Por: JOAQUIN VILORIA DE LA HOZ".

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

Las **Sociedades Portuarias** hacen referencia a aquellas "(...) sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria"<sup>31</sup>, es decir, que pueden actuar como operador portuario.

Por su parte, las **Sociedades Portuarias Regionales (SPR)**, corresponden a "(...) sociedades anónimas constituidas por entidades territoriales y/o empresarios privados que cuentan con la autorización para operar puertos manejados anteriormente por **COLPUERTOS**. Las concesiones otorgadas a las **SPR** les dan la facultad de ocupar y usar las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias. Hacen parte de estas, los terminales de Buenaventura, Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Tumaco"<sup>32</sup>.

Actualmente, en Colombia existen 48 sociedades portuarias de las cuales 64,6% son públicas y 35,4% privadas<sup>33</sup>. De igual forma, Colombia cuenta con cinco (5) **SPR**, tales como **SPRB**, **SPRSM**, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA** (en adelante, **SPRBUN**), **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA** (en adelante, **SPRC**) y **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO** (en adelante, **SPRT**).

### **(iii) Operador portuario**

El operador portuario hace referencia a aquella empresa que "presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería"<sup>34</sup>.

### **8.4.1.2. Mercado de prestación de servicios de operación portuaria**

#### **(i) Descripción**

Los servicios de operación portuaria son aquellas actividades de prestación necesarias para efectuar la explotación del puerto, las cuales buscan facilitar la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, siempre en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación<sup>35</sup>.

Debe considerarse que, dentro de los servicios de operación portuaria, se encuentran los servicios prestados a la carga y los servicios prestados a la nave.

De acuerdo con la información aportada por las **INTERVINIENTES**, los servicios de operación portuaria prestados por **SPRB** y **BITCO SPRSM** son los siguientes:

**Tabla No. 8**  
**Servicios de operación portuaria prestados por las INTERVINIENTES**

Servicio	Detalle	Descripción
Servicio a la nave	Cargue/descargue de contenedores desde/ a motonaves	Hace referencia a la estiba y desestiba de los contenedores con modalidad de importación, exportación y transbordo. Un servicio que incluye el cargue y descargue de los contenedores

<sup>31</sup> Artículo 5 de la Ley 1 de 1991.

<sup>32</sup> Resolución No. 40593 (2014). *Op. Cit.*

<sup>33</sup> Superintendencia de Puertos y Transporte (2016). *Op cit.*

<sup>34</sup> Numeral 5.9 del Artículo 1 de la Ley 1 de 1991.

<sup>35</sup> Ver: <http://www.porttarragona.cat/es/gestio-portuaria/serveis-portuaris-basics.html>. Consulta: 30 de noviembre de 2016.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

		a la motonave, y su traslado desde o hacia los patios de almacenamiento (porteo).
	<b>Cargue/descargue de carga general desde/a motonaves</b>	Hace referencia a la estiba y desestiba de la carga general, tales como rollo de acero, carga paletizada, alambrón, maquinaria, entre otros. Un servicio que incluye el cargue y descargue de la carga general, y su traslado desde o hacia las bodegas de almacenamiento.
	<b>Cargue/descargue de vehículos desde/a motonaves</b>	Comprende la estiba y desestiba de vehículos con modalidad de importación, exportación y transbordo. Este servicio incluye el cargue y descargue de los vehículos a la motonave, y su traslado desde o hacia los patios de almacenamiento.
<b>Servicio a la carga</b>	<b>Cargue/descargue de contenedores a camiones</b>	Es un servicio que se presta para el cargue y descargue a plataforma de camión de los contenedores que ingresan o salen de la terminal por vía marítima o terrestre.
	<b>Cargue/descargue de carga suelta a camiones</b>	Servicio prestado para el cargue y descargue a plataforma de camión de la carga general que ingresa o sale de la terminal por vía terrestre.
	<b>Llenado y vaciado de contenedores</b>	Este servicio consiste en introducir o sacar carga general dentro de un contenedor.
	<b>Porteo</b>	Este servicio consiste en trasladar contenedores desde patios externos hacia el interior de la terminal y viceversa.
	<b>Suministro de equipos</b>	Consiste en el alquiler de equipos de arrastre y montacargas a cualquier operador portuario o usuario de la terminal.

Fuente: Folio 17 y 18 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

Es importante mencionar que, si bien existen diversos servicios de operación portuaria en las terminales marítimas y/o fluviales, tal y como se evidenció en la tabla anterior, la demanda de dichos servicios depende de las necesidades de cada naviera, estando sujeta al requerimiento del cliente en determinado momento, donde puede requerir uno o varios de los servicios dependiendo de cada situación particular.

Pese a que cada uno cumple funciones específicas, sería innecesario discriminar el mercado por cada tipo de servicio, ya que la demanda no es constante en cada uno de ellos, sino que depende de cada situación y de la necesidad de cada cliente. Así, para efectos de la presente resolución esta Superintendencia se permitirá analizar el mercado como un todo, es decir, el mercado de prestación de servicios de operación portuaria.

### (ii) Tipo de carga

Teniendo en cuenta que los servicios de operación portuaria son ofrecidos por modalidad de carga (bien sea por unidad, tiempo o peso), a continuación, se explica cada una de las modalidades existentes en donde prestan los servicios de operación portuaria:

**Tabla No. 9**  
**Tipos de carga donde se prestan los servicios de operación portuaria**

<b>Tipo de carga</b>	<b>Descripción</b>
<b>Contenedores</b>	Un contenedor es un recipiente de carga que posee una capacidad de 20 o 40 TEUs <sup>36</sup> de acero corrugado que es utilizado para transporte de productos o mercancías que pueden venir por lotes o no, en su interior tienen un recubrimiento especial anti-humedad para proteger diferentes tipos de mercancías.  Existen dos tipos de carga en contenedor:

<sup>36</sup> TEU. Twenty-foot Equivalent Unit. En español: unidad equivalente a 20 pies.

Por la cual se condiciona una operación de integración

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Carga estándar: utilizada para todo tipo de carga que no requiera de cuidados especiales como maquinaria, zapatos, textiles, entre otros.</li> <li>- Carga refrigerada o congelada: es la carga delicada que requiere mantenerse a baja temperatura mientras es transportada, algunos ejemplos son los alimentos frescos, productos de pesca de fácil descomposición, y algunos medicamentos<sup>37</sup>.</li> </ul>
<b>Granel líquido</b>	Es una carga que requiere ser cargada o descargada mediante bombas desde el puerto o desde los buques, y que son guardados en tierra en tanques de almacenamiento de gran tamaño. Entre la carga de granel líquido se encuentran: i) químicos; ii) petróleo; iii) gas natural licuado; iv) aceite, entre otros.
<b>Granel sólido sin carbón</b>	<p>Se refiere a una carga que puede ser cargada o descargada mediante motobombas de succión, bandas transportadoras, grúas de tierra móviles, cucharas y cargadores para ser almacenados en silos o bodegas cubiertas.</p> <p>Debe mencionarse que el granel sólido puede clasificarse en dos tipos. Esta clasificación obedece a que, aunque requieran la misma maquinaria para cargue y descargue, por su naturaleza deben ser almacenados por separado guardando una distancia prudente para evitar la contaminación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Granel sucio: hace referencia a materias primas como cemento, clinker, arena, fertilizantes, entre otros.</li> <li>- Granel limpio: hace referencia a alimentos como trigo, maíz, cebada, arroz, entre otros.</li> </ul>
<b>Carbón a granel</b>	La carga de carbón a granel es transportada desde y hacia los buques a través de bandas transportadoras, cargadores y grúas móviles, y es almacenada en tierra en patios de carbón.
<b>Carga general</b>	<p>Corresponde a todo tipo de carga que se compone de bienes diversos en grandes o pequeñas cantidades que varían en peso, tamaño, condición y naturaleza y que se encuentran organizados por lotes pequeños.</p> <p>Pueden ir: i) embaladas como cajas de conservas alimenticias, bidones con químicos, tambores con aceite; ii) sueltas como llantas, tubos, rieles; iii) paletizada como bultos de cemento, o arena; iv) preeslingada como barriles amarrados o cajas en bloque<sup>38</sup>.</p>

Fuente: Folios 18 y 19 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

Debe considerarse que dependiendo del tipo de carga que manejan, los puertos pueden clasificarse tal y como se describió en la Tabla No. 9. Es así que las terminales portuarias pueden ser especializadas en el manejo de las cargas o ser multipropósito y manejar todo tipo de carga.

Para el caso puntual, se observa que las **INTERVINIENTES** son terminales portuarios multipropósito, ya que participan de manera coincidente en la movilización de diversos tipos de carga, es decir, contenedores, granel sólido sin carbón, carbón a granel y carga general, tal y como se evidencia en siguiente tabla:

Tabla No. 10  
Movilización por carga

TIPO DE CARGA / INTERVINIENTE	SPRB	BITGO SPRSLI
Contenedores	X	X
Granel líquido	X	
Granel sólido sucio sin incluir carbón	X	X
Granel sólido limpio	X	X
Carbón al granel	X	X
Carga general	X	X

Fuente: Construcción GIE.

<sup>37</sup> *Ibíd.*

<sup>38</sup> Disponible en: <http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf>. Consulta: 11 de noviembre de 2016.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

**SPRB** es "(...) el puerto multipropósito líder del Caribe colombiano. Movilizamos todo tipo de carga como contenedores, gráneles sólidos y líquidos, carga general y coque (...)"><sup>39</sup>. Es importante mencionar que **SPRB** presta adicionalmente servicios para otro tipo de carga "refrigeración y congelados", sin embargo, considerando que es el único puerto del Atlántico que presta servicios a este tipo de carga y que es una actividad reciente, esta Superintendencia se permitirá no incluir esta modalidad dentro del análisis de la presente resolución.

Por su parte, **BITCO** tiene como misión "[p]restar servicios portuarios y logísticos multipropósitos desde Barranquilla en una terminal marítimo-fluvial (...)"><sup>40</sup>. Terminal logístico multipropósito dividido en dos sub-terminales: i) sub-terminal para el manejo de contenedores (operada por **BCT**); y ii) sub-terminal multipropósito para el manejo de graneles sólidos, aceros, tubería, entre otros<sup>41</sup>.

Al respecto, **SPRSM** presta servicios portuarios para el manejo de graneles sólidos incluyendo carbón, contenedores y carga general.

Si bien, las **INTERVINIENTES** participan en la movilización de diversos tipos de carga en sus terminales portuarios, es decir, son terminales multipropósito, esta Superintendencia considera que debido a la naturaleza y las características de cada tipo de carga (anteriormente enunciadas), cada segmento debe ser analizado como un mercado en sí mismo.

Por lo tanto, para efectos de la presente resolución se analizará la prestación de servicios de operación portuaria para cada uno de los tipos de carga coincidentes, enunciados en la Tabla No. 10.

### (iii) Segmento de clientes

Manifiestan las **INTERVINIENTES** que los clientes de servicios de operación portuaria son los siguientes: i) líneas navieras; ii) importadores; iii) exportadores; iv) Agencias Aduaneras; v) Agencias marítimas; vi) almacenes de depósito; y vii) *freight forwarders* (consolidadores de carga).

A continuación, se presentan sus principales características:

**Tabla No. 11**  
**Segmento de clientes de los servicios de operación portuaria**

Clientes	Características
<b>Líneas navieras</b>	Corresponden a los operadores de los buques, siendo empresas multinacionales que manejan grandes volúmenes de carga y que cuentan con reconocimiento a nivel mundial. Algunas de ellas son propietarias de terminales marítimos.
<b>Importadores y exportadores</b>	Dentro de los importadores y exportadores se encuentran grandes empresas, tales como Usuarios Aduaneros Permanentes y Usuarios Altamente Exportadores.  De otra parte, existen grandes, medianos y pequeños importadores y exportadores que por lo general adquieren el servicio a través de Agencias Aduaneras, quienes subcontratan con los operadores portuarios y las sociedades portuarias para así ofrecer los servicios portuarios.
<b>Agencias aduaneras</b>	Hacen referencia a aquellas sociedades que subcontratan a los operadores y a las sociedades portuarias para manejar la carga de sus clientes.
<b>Agencias marítimas</b>	Son aquellas sociedades que representan al naviero o al armador para todos los efectos relacionados con la nave, incluyendo los efectos legales.
<b>Almacenes de depósito</b>	Empresas que tienen grandes patrimonios y manejan grandes volúmenes de carga. Adicionalmente, contratan a los operadores y a las sociedades portuarias para la manipulación de la carga en tránsito aduanero de sus clientes en puerto.
<b>Freight forwarders</b>	Empresas multinacionales que se encargan de consolidar carga de diferentes clientes para ser exportada o importada y que, a su vez, ofrecen servicios que incluyen la operación portuaria, la cual es subcontratada con los operadores.

Fuente: Folio 21 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

<sup>39</sup> Disponible en: <http://www.puertodebarranquilla.com/index.php/nuestros-servicios/#1456410410442-f5bd6731-8bd792c6-78283927-1e26>. Consulta: 1 de diciembre de 2016.

<sup>40</sup> Disponible en: <http://www.bitco.com.co/Empresa/Empresa.aspx>. Consulta: 1 de diciembre de 2016.

<sup>41</sup> Disponible en: <http://bitacoranoticias.com/barranquilla-international-terminal-company-bitco-inicio-operaciones/>. Consulta: 1 de diciembre de 2016.

#### 8.4.1.3. Sustituibilidad de la demanda

Respecto de la sustituibilidad de los servicios de operación portuaria prestados por **SPRB** y **BITCO SPRSM** en cada uno de sus terminales portuarios, observa esta Superintendencia que dichos servicios pueden ser prestados por otros operadores portuarios dentro de estos puertos o en otros terminales portuarios.

La prestación de estos servicios dentro de las sociedades portuarias es necesaria e indispensable para el funcionamiento normal de las mismas, ya que permiten atender la llegada de las naves y las actividades necesarias para el manejo de la mercancía dentro del puerto y su exportación.

Así las cosas, los servicios de operación portuaria suministrados a los puertos, son indispensables para el cumplimiento del objeto social de las sociedades portuarias y por ende corresponden un mercado en sí mismo, donde los clientes tendrían como única opción a otros operadores que presten los mismos servicios dentro de los puertos afectados y/o en otros terminales portuarios.

#### 8.4.1.4. Conclusión del mercado de producto

De conformidad con lo expuesto en los numerales anteriores (8.4.1.1 al 8.4.1.3), esta Superintendencia concluye que el mercado de producto objeto de análisis en la presente resolución es el de prestación de servicios de operación portuaria en diversas modalidades de carga, siendo éstas: i) contenedores; ii) granel sólido limpio; iii) granel sólido sucio sin carbón; iv) carbón a granel y; v) carga general.

Para efectos de la presente resolución, cada modalidad de carga será analizada como un mercado en sí mismo.

#### 8.4.2. Mercado geográfico

La práctica generalizada para la definición de mercados geográficos relevantes parte de identificar cada una de las zonas en las cuales las empresas que participan en la concentración coinciden y donde las condiciones de competencia son similares.

Se debe considerar que la presente operación de concentración involucra una competencia interportuaria, es decir, una competencia entre puertos rivales, los cuales se encargan de la prestación de un conjunto de servicios portuarios complementarios entre sí.

Así las cosas, observa esta Superintendencia que, para efectos de la delimitación del mercado geográfico, podrían considerarse tres (3) escenarios a saber: (i) sustituibilidad entre los puertos de cada zona portuaria (cada zona portuaria es un mercado en sí mismo); (ii) sustituibilidad únicamente entre los puertos de la Costa Atlántica y; (iii) sustituibilidad entre todos los puertos, incluyendo los de la Costa Pacífica.

- **Escenario No.1: Sustituibilidad entre los puertos de cada zona portuaria**

Sea lo primero indicar que **SPRB** y **BITCO** pertenecen a la Zona Portuaria de Barranquilla, razón por la cual tiene sentido hacer un análisis inicial de competencia entre los puertos que pertenecen a esta zona. Sin embargo, dado que **BITCO** es controlado por **SPRSM**, es necesario evaluar la necesidad de incluir la Zona Portuaria de Santa Marta en el presente análisis.

Ahora bien, dentro del análisis de competencia del escenario en mención, observa este Despacho que no existiría ningún tipo de sustituibilidad entre las dos zonas portuarias en mención, toda vez que cada zona sería un mercado en sí mismo.

Con el fin de evaluar si resulta apropiado considerar cada zona portuaria como un mercado en sí mismo, como marco de competencia para adelantar el presente análisis, esta Superintendencia requirió a distintas sociedades portuarias del país, ante lo cual argumentaron lo siguiente:

- **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA:** manifestó que *“existe cierta sustituibilidad entre los diferentes terminales ubicados en la Costa Atlántica”*<sup>42</sup>.
- **SPRSM:** señaló que *“[s]í existe una sustituibilidad cercana entre los distintos puertos de la Costa Atlántica dado que los clientes tienen una oferta portuaria amplia con infraestructura especializada para el manejo de sus cargas por los puertos de servicio público que componen el Caribe colombiano y a la hora de escoger servicio portuario evalúan precio, espacios, (...) destino u origen de sus cargas, así pues una carga que sea direccionada a un destino como Antioquia tiene opción de entrar por Cartagena o por Barranquilla (...), es entonces cuando el cliente con base a su volumen y tipo de carga importado evalúa las diferentes opciones con las que cuenta y escoge la que considere mejor opción”*<sup>43</sup>.
- **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA:** indicó que sí existe sustituibilidad entre las zonas portuarias de la Costa Atlántica, toda vez que *“los orígenes de la mayoría de los Servicios Marítimos son los mismo: Europa, Costa Este de los Estados Unidos, Costa Este de Suramérica”*<sup>44</sup>.

Así las cosas, de ser necesario realizar el análisis de competencia entre los puertos de cada zona portuaria, considera esta Superintendencia que no es apropiado, ya que los competidores (anteriormente enunciados) manifestaron una sustituibilidad en un sentido más amplio, correspondiente a las zonas portuarias de la Costa Atlántica.

- **Escenario No. 2: Sustituibilidad únicamente entre los puertos de la Costa Atlántica**

Además de las consideraciones de los competidores requeridos (descritas en el escenario anterior), algunos clientes y agremiaciones requeridas, enunciaron lo siguiente respecto de la sustituibilidad entre los puertos pertenecientes a la Costa Atlántica:

- **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES DE CARGA POR CARRETERA – COLFECAR:** señaló que *“[l]os puertos de la costa atlántica presentan un mayor grado de sustitución, y con el proyecto de navegabilidad del río de Magdalena permitirá que la movilización de carga se lleve a través del puerto de Barranquilla y del puerto de Cartagena a través del Canal del Dique; en este sentido la carga que se pueda movilizar por modo fluvial podría ingresar al puerto de Cartagena o de Barranquilla (...), aunque podría pensarse en la implementación de un gran hub”*<sup>45</sup> en el Caribe<sup>46</sup>.
- **HAPAG-LLOYD COLOMBIA LTDA (en adelante, HAPAG-LLOYD):** indicó que *“[l]a sustituibilidad cercana de los distintos puertos de la costa atlántica, entendemos para el cliente importador y/o exportador, es fácil de manejar debido a que los costos de transportes y servicios de sus mercancías a las ciudades del interior es similar”*<sup>47</sup>.

Por lo anterior, el escenario donde el mercado geográfico incluye los puertos ubicados en la Zona Atlántica parece ser un marco adecuado para el análisis de competencia de la operación objeto de estudio. Sin embargo, con el fin complementar el análisis, esta Superintendencia considera pertinente evaluar un tercer escenario, en el que se contemple la sustituibilidad entre todos los puertos colombianos.

<sup>42</sup> Folio 113 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>43</sup> Folio 154 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>44</sup> Folio 94 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>45</sup> Puertos pivotes que facilitan la concentración de carga para posteriormente ser distribuida en el territorio nacional. Folio 109 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>46</sup> Folios 108 y 109 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>47</sup> Folio 199 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

**• Escenario No. 3: Sustituibilidad entre todos los puertos (Costa Atlántica y Costa Pacífica)**

Para evaluar si este último escenario resulta ser el más apropiado para adelantar el análisis de competencia que debe realizar esta Superintendencia, se les formuló la siguiente pregunta a distintos agentes del mercado portuario en Colombia: “¿Cree usted que existe sustituibilidad entre los puertos de la costa pacífica y la costa atlántica?”.

A la pregunta formulada, se dieron las siguientes respuestas:

- **SPRBUN:** “[n]o existiría sustituibilidad, pues según nuestros estudios se concluye que no sería viable sustituir los puertos de la Costa Pacífica por los de la Costa Atlántica dado al costo (sic) de fletes, la reposición de la carga y la distancia que existe entre los principales centros de distribución y las principales ciudades, “Hinterland”<sup>48</sup>, y los puertos de la Costa Atlántica”<sup>49</sup>.
- **SPRC:** “[e]n términos generales no existe una sustituibilidad de los puertos de la costa pacífica y los de la costa atlántica. Los terminales de la costa pacífica colombiana prestan servicios a zonas geográficas internas o externas diferentes a los prestados por aquellos de la costa atlántica. Por ejemplo, Buenaventura presta servicios principalmente a carga con origen o destino Asia o Suramérica Pacífico, si dichas cargas tienen como origen o destino Valle del Cauca, Antioquia o Cundinamarca, entre otras”<sup>50</sup>.
- **BROOM COLOMBIA S.A. (en adelante, BROOM):** “[n]o veo que se pueda dar sustituibilidad entre los puertos de la costa pacífica, y los de la costa atlántica, por lo siguiente: los puertos de la costa pacífica por su situación geográfica, están orientados a la prestación de servicios a las líneas marítimas que sirven la cuenca del pacífico (Asia y Oceanía), aunque también hay líneas marítimas que sirven Europa Norte y Mediterráneo que por necesidades del mercado llegan a dichos puertos sobre la costa pacífica. Lo mismo sucede con los puertos de la costa atlántica, que por su situación geográfica reciben las líneas marítimas que sirven las costa (sic) este de Norteamérica, Europa Norte y Mediterráneo”<sup>51</sup>.

Por lo anterior, y considerando los argumentos presentados por los distintos agentes requeridos, esta Superintendencia encuentra que, si bien los puertos del atlántico son sustituibles entre ellos, no es posible afirmar lo mismo respecto del grado de sustituibilidad entre los puertos del pacífico y del atlántico.

Es así que, para analizar la prestación de servicios de operación portuaria por tipo de carga, esta Superintendencia considera que el mercado geográfico más adecuado para el análisis de la presente operación corresponde al escenario de sustituibilidad entre los puertos de la Costa Atlántica colombiana.

**8.4.3. Conclusión del mercado relevante**

Esta Superintendencia ha logrado determinar que para efectos del análisis de competencia de la presente operación proyectada, los mercados relevantes corresponden a los de la prestación de servicios de operación portuaria en la Costa Atlántica colombiana, en cinco (5) modalidades de carga a saber: i) contenedores; ii) granel sólido limpio; iii) granel sólido sucio sin carbón; iv) carbón a granel; y v) carga general.

<sup>48</sup> Zona de influencia de un puerto o de una gran ciudad. Disponible en: <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/hinterland>. Consulta: 5 de diciembre de 2016.

<sup>49</sup> Folio 94 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>50</sup> Folio 113 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>51</sup> Folio 197 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

## 8.5. ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE

Una vez definida la dimensión del mercado relevante, esta Superintendencia procederá a identificar los principales competidores y sus respectivas cuotas de participación, siendo esta última variable un indicador importante del poder que tiene cada empresa en el mercado, en relación con sus competidores.

Así, las cuotas de mercado de los distintos oferentes, permiten precisar las condiciones actuales de la industria en cuanto a concentración y competencia, al igual que la capacidad de contestabilidad y de oposición que tendrán las competidoras de las **INTERVINIENTES** ante el eventual perfeccionamiento de la concentración objeto de estudio.

### 8.5.1. Cuotas de participación

El porcentaje de participación que tenga cada empresa dentro del total de ventas de la industria se convierte en un importante aspecto del análisis de competencia, debido a que esta descripción numérica se encuentra altamente relacionada con el poder que tiene cada empresa en el mismo.

Así, con la determinación de las cuotas de mercado de los competidores activos en el mismo, es posible precisar las condiciones que presenta la industria en cuanto a concentración. De igual forma, permitirá evaluar la capacidad de reacción que pueden tener los competidores de las **INTERVINIENTES** frente a la operación objeto de estudio.

Para la determinación del tamaño del mercado relevante y las participaciones de mercado de los distintos oferentes, esta Superintendencia tomará como referencia la información de tráfico portuario medido en volumen de toneladas (Ton) movilizadas, tomado de los boletines estadísticos de 2015 de tráfico portuario publicados por la Superintendencia de Puertos y Transporte, y de información producida por Quintero Hermanos<sup>52</sup>. Información que será discriminada por tipo de carga movilizada dentro de cada puerto. Para el cálculo de participaciones únicamente se incluyen aquellos puertos que ejercen competencia efectiva en el mercado relevante.

A continuación, procederá este Despacho a analizar la estructura del mercado relevante definido, para el año 2015.

#### 8.5.1.1. Prestación de servicios de operación portuaria para carga en contenedores

En la siguiente tabla se observa que el principal oferente en el mercado de prestación de servicios de operación portuaria para carga en contenedores es [REDACTED] con una participación en 2015 de [REDACTED], seguida de **SPRC** con una participación de [REDACTED] agentes que, al ser analizados en conjunto, por pertenecer al mismo grupo de control, concentran el [REDACTED] del mercado.

Tabla No. 12  
Volumen de toneladas movilizadas en contenedores - 2015

SOCIEDAD PORTUARIA	TONELADAS	ANTES DE LA OPERACIÓN	DESPUÉS DE LA OPERACIÓN
SPRC+CONTECAR			
<b>SPRSM</b>			
<b>BITCO</b>			
<b>SPRB</b>			
COMPAS			
PALERMO			
<b>TOTAL</b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Construcción **GIE**. Superintendencia de Puertos y Transporte<sup>53</sup>.

<sup>52</sup> "Empresa fundada en 1.923 con alta experiencia en el suministro de información de Comercio Exterior. Hoy cuenta con información de 51 países y es la única empresa en el mundo que ofrece información detallada del movimiento marítimo Colombiano con fuente en los conocimientos de embarque". Tomado de sitio web de SICEX: <https://www.sicex.com/>. Consulta: 22 de marzo de 2017.

<sup>53</sup> Boletines estadísticos 2015. Tráfico portuario en Colombia. Superintendencia de Puertos y Transporte.

Por la cual se condiciona una operación de integración

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

Adicionalmente, se observa que **SPRB** presentó una cuota de [REDACTED] para el cierre del 2015 y **BITCO SPRSM** participó con una cuota de mercado de [REDACTED] para el mismo periodo. Es así que, una vez perfeccionada la operación de concentración, **SPRB** alcanzaría una cuota de participación de [REDACTED], producto de un incremento de [REDACTED] puntos porcentuales.

#### 8.5.1.2. Prestación de servicios de operación portuaria para carga de granel sólido limpio

Como se evidencia en la siguiente tabla, el mercado de prestación de servicios de operación portuaria para carga de granel sólido limpio, fue atendido principalmente por [REDACTED], con participaciones de [REDACTED], [REDACTED] y [REDACTED] respectivamente, quienes en conjunto abarcaron cerca del [REDACTED] de las ventas totales.

Tabla No. 13  
Volumen de toneladas movilizadas de granel sólido limpio

SOCIEDAD PORTUARIA	TONELADAS	SOCIEDAD PORTUARIA	ANTES DE LA OPERACIÓN	DESPUÉS DE LA OPERACIÓN
<b>SPSM</b>				
<b>BITCO</b>				
<b>SPRB</b>				
PALERMO				
RIVERPORT				
COMPAS				
<b>TOTAL</b>				

Fuente: Construcción GIE. Quintero Hermanos<sup>54</sup>.

De la tabla anterior se desprende entonces que, con el perfeccionamiento de la operación de concentración, [REDACTED] pasaría de ocupar el segundo lugar a ser el líder del mercado, con una cuota de participación de [REDACTED] producto de un incremento de [REDACTED] puntos porcentuales sobre la participación actual de [REDACTED].

Así, los dos agentes principales del mercado, al convertirse en un agente integrado, superarían a [REDACTED] por más de [REDACTED] puntos porcentuales, afectando de manera sustancial la estructura actual del mercado, lo cual resulta indiciario de un eventual riesgo de afectación de la libre competencia.

Por lo anterior, esta Superintendencia retomará el análisis del presente mercado más adelante.

#### 8.5.1.3. Prestación de servicios de operación portuaria para carga de granel sólido sucio sin carbón

Como se evidencia en la siguiente tabla, el mercado de prestación de servicios de operación portuaria para carga de granel sólido sucio sin carbón, fue atendido principalmente por [REDACTED], con participaciones de [REDACTED] respectivamente, quienes en conjunto abarcaron cerca del 83% de las ventas totales.

Tabla No. 14  
Volumen de toneladas movilizadas de granel sólido sucio sin carbón

SOCIEDAD PORTUARIA	TONELADAS	SOCIEDAD PORTUARIA	ANTES DE LA OPERACIÓN	DESPUÉS DE LA OPERACIÓN
<b>SPSM</b>				
<b>BITCO</b>				
<b>SPRB</b>				
COMPAS				
PALERMO				
PTO BRISSA				
<b>TOTAL</b>				

Fuente: Construcción GIE. Quintero Hermanos<sup>55</sup>.

<sup>54</sup> Folio 271 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

<sup>55</sup> *Ibid.*

Por la cual se condiciona una operación de integración

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

De la tabla anterior se desprende que, con el perfeccionamiento de la operación proyectada, el ordenamiento actual de los competidores no se vería modificado, sin embargo, se profundizaría la participación del agente integrado hasta alcanzar una cuota de participación de [REDACTED] producto de un incremento de [REDACTED] puntos porcentuales sobre la participación actual de SPRB [REDACTED]

Así, el agente integrado superaría a [REDACTED] (su inmediato competidor) por cerca de [REDACTED] puntos porcentuales, afectando de manera sustancial la estructura actual del mercado, lo cual resulta indiciario de un eventual riesgo de afectación de la libre competencia.

Por lo anterior, esta Superintendencia retomará el análisis del presente mercado más adelante.

#### 8.5.1.3. Prestación de servicios de operación portuaria para carga de carbón a granel

En el mercado de prestación de servicios de operación portuaria para carga de carbón a granel, se encuentra que la empresa con mayor cuota de participación es BITCO SPRSM, con una participación de [REDACTED] para el 2015. Por su parte, [REDACTED] participaron con unas cuotas de mercado de [REDACTED]

Tabla No. 15  
Volumen de toneladas movilizadas de carbón a granel - 2015

SOCIEDAD PORTUARIA	TONELADAS	SOCIEDAD PORTUARIA	ANTES DE LA OPERACIÓN	DESPUÉS DE LA OPERACIÓN
SPRSM				
BITCO				
SPRB				
COMPAS				
TOTAL				

Fuente: Construcción GIE. Superintendencia de Puertos y Transporte<sup>56</sup>.

Así, después de la operación proyectada el agente integrado alcanzaría una cuota de participación del [REDACTED] afectando de manera sustancial la estructura actual del mercado, lo cual resulta indiciario de un eventual riesgo de afectación de la libre competencia.

Por lo anterior, esta Superintendencia retomará el análisis del presente mercado más adelante.

#### 8.5.1.4. Prestación de servicios de operación portuaria para carga general

Como se observa en la siguiente tabla, el 85,2% del mercado de prestación de servicios de operación portuaria para carga general durante el 2015 ha sido, principalmente, atendido por cuatro (4) empresas a saber: [REDACTED]

Tabla No. 16  
Volumen de toneladas movilizadas de carga general

SOCIEDAD PORTUARIA	TONELADAS	SOCIEDAD PORTUARIA	ANTES DE LA OPERACIÓN	DESPUÉS DE LA OPERACIÓN
SPRSM				
BITCO				
SPRB				
COMPAS				
PALERMO				
MAMONAL				
SPRC+CONTECAR				
BAHIA				
TOTAL				

Fuente: Construcción GIE. Superintendencia de Puertos y Transporte<sup>57</sup>.

<sup>56</sup> Boletines estadísticos 2015. Tráfico portuario en Colombia. Superintendencia de Puertos y Transporte.

<sup>57</sup> *Ibid.*

En particular, se observa que **SPRB** es el líder del mercado objeto de análisis, movilizándolo cerca del [REDACTED] de carga general en la Costa Atlántica colombiana para el 2015. Así, tras el perfeccionamiento de la operación de concentración, el agente integrado mantendría el liderazgo en el mercado con una participación de [REDACTED].

Si bien el liderazgo de **SPRB** es una condición actual del mercado y no una consecuencia de la operación proyectada, sí se observa que tras el perfeccionamiento de la misma se reforzaría de manera considerable tan posición, al distanciarse en cerca de [REDACTED] puntos porcentuales de su inmediato competidor ([REDACTED]).

#### 8.5.1.5. Resultados análisis del mercado relevante

De acuerdo con el análisis presentado en los numerales anteriores (8.4.1. y 8.4.2.) esta Superintendencia encuentra lo siguiente:

i) En el mercado de prestación de servicios de operación portuaria para carga en contenedores, se encontró que el incremento en la cuota de mercado de **SPRB** una vez perfeccionada la operación de concentración es de máximo [REDACTED] puntos porcentuales, alcanzando en todo caso una cuota de mercado conjunta inferior al [REDACTED].

Lo anterior, minimiza el riesgo de una posible restricción indebida de la competencia, derivada de la operación proyectada.

ii) En los mercados de prestación de servicios de operación portuaria para carga de granel sólido limpio, granel sólido sucio sin carbón, carbón a granel y carga general, se evidencian incrementos significativos en las cuotas de participación que se encuentran entre [REDACTED] y [REDACTED] puntos porcentuales.

Considerando que con la operación de concentración se presenta un cambio sustancial en dichos mercados, esta Superintendencia considera procedente efectuar un análisis de concentración y dominancia y si es el caso evaluar en los mismos la existencia de barreras a la entrada considerables.

#### 8.5.2. Índices de concentración y dominancia

Con el fin de establecer las condiciones actuales de concentración y dominancia en los mercados de prestación de servicios de operación portuaria para granel sólido limpio, granel sólido sucio (excluyendo carbón), carbón y carga general, esta Superintendencia utilizó los siguientes índices:

- Índice de concentración de Herfindahl y Hirschman (HHI)<sup>58</sup>
- Índice de asimetría Kwoka<sup>59</sup>

<sup>58</sup> El índice HHI fue desarrollado para evaluar el nivel de concentración de los mercados, asumiendo que este se determina mediante la suma de los valores al cuadrado de las participaciones del mercado de todas las empresas de la industria. SALVATORE, Dominick (1999) "Microeconomía" Tercera Edición. McGraw Hill. Capítulo 12, Pág. 341.

$HHI = S_1^2 + S_2^2 + S_3^2 + \dots + S_n^2$ , Donde  $S_1$  es la participación en el mercado de la empresa más grande en la industria,  $S_2$  es la participación de la segunda empresa en tamaño y así sucesivamente para todas las demás empresas en la industria. Mientras mayor sea el valor del HHI, mayor será el grado de concentración de la industria.

Una vez calculado el HHI, se pueden definir tres rangos de concentración. Al respecto, ver *Horizontal Merger Guidelines* U.S. Department of Justice and the Federal Trade Commission, 2010:

"(...) Based on their experience, the Agencies generally classify markets into three types:

- *Unconcentrated Markets: HHI below 1500*
- *Moderately Concentrated Markets: HHI between 1500 and 2500*
- *Highly Concentrated Markets: HHI above 2500*".

<sup>59</sup> El índice de KWOKA se concentra en la estructura de las participaciones de mercado de las empresas. De esta forma, cuando la desigualdad entre el tamaño de las empresas aumenta, se incrementa la dominancia y, consecuentemente, el índice se eleva. Este índice se determina mediante la siguiente fórmula:

- Índice de dominancia STENBACKA<sup>60</sup>.

A continuación, se presentan los resultados encontrados para cada uno de los mercados afectados:

Tabla No. 17  
Índices de concentración y dominancia en los mercados afectados - 2015

	ÍNDICE	HHI	KWOKA	STENBACKA
GRANEL SÓLIDO LIMPIO	ANTES OPERACIÓN	2.963	0,05	44%
	DESPUÉS OPERACIÓN	5.314	0,33	26%
GRANEL SÓLIDO SUCIO SIN CARBÓN	ANTES OPERACIÓN	4.256	0,23	32%
	DESPUÉS OPERACIÓN	5.965	0,39	22%
CARBÓN A GRANEL	ANTES OPERACIÓN	5.009	0,24	29%
	DESPUÉS OPERACIÓN	7.452	0,49	15%
CARGA GENERAL	ANTES OPERACIÓN	2.512	0,07	42%
	DESPUÉS OPERACIÓN	3.611	0,16	36%

Fuente: Construcción GIE.

De acuerdo con los resultados presentados en la tabla anterior, se observa que el mercado de granel sólido limpio se encuentra altamente concentrado (HHI superior 2500) y que de perfeccionarse la operación proyectada se produciría un efecto de concentración equivalente a 2.351 puntos.

Por otro lado, el índice Kwoka presenta un cambio de 0,28 en una escala de 0 a 1. Pese a que se produce un incremento en la concentración los resultados del mercado analizado no muestran algún tipo de preocupación en términos de dominancia.

En cuanto al índice Stenbacka se encuentra una disminución de 18 puntos porcentuales en el umbral de dominancia para el mercado de granel sólido limpio, siendo superado por el ente integrado, situación que refleja una posible posición de dominio que pueden poseer las **INTERVINIENTES** en caso de perfeccionarse la transacción.

En lo que respecta al mercado de granel sólido sucio sin carbón, se encuentra que posee una muy alta concentración (HHI menor a 2500) que se profundiza luego de perfeccionarse la operación. Por

$$KWOKA = \frac{\sum_{i=1}^{n-1} (s_i - s_{i+1})^2}{\sum_{i=1}^{n-1} (s_i - s_{i+1})}$$

donde  $S_i$ 's están ordenadas de mayor a menor y corresponden a las participaciones de mercado de las empresas. El índice varía entre 0 y 1, siendo 1 el valor correspondiente a una estructura de mercado de monopolio. Al respecto ver: Kwoka. John, "Large Firm Dominance and Price-Cost Margins in Manufacturing Industries", Southern Economic Journal, Vol. 44, No. 1 (Jul., 1977), pp. 183-189.

<sup>60</sup> El índice STENBACKA es una aproximación para identificar cuándo una empresa tiene una posición dominante en un mercado. Teniendo en cuenta las participaciones de mercado de las dos empresas de mayor tamaño, el índice STENBACKA arroja un umbral de cuota de mercado para determinar si la empresa más grande tiene o no posición de dominio. La fórmula para calcular el umbral de STENBACKA es la siguiente:

$$S^D = g(S_1, S_2) = \frac{1}{2}(1 - \gamma(S_1^2 - S_2^2))$$

donde  $S_1, S_2$  corresponden a las participaciones de mercado de las dos empresas más importantes, respectivamente.  $\gamma$  es un parámetro específico a cada industria, relacionado con las barreras a la entrada, los instrumentos de política pública para incentivar la competencia, la regulación económica, la existencia de derechos de propiedad intelectual, entre otros. Para simplificar el análisis, en este ejercicio supondremos  $\gamma = 1$ . Al respecto ver: Stenbacka et al, "Assessing Market Dominance", Journal of Economic Behavior, Vol. 68, Issue 1, (October 2008), pp. 63-72.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

su parte, el índice Kwoka para el tipo de carga general presenta un incremento de 0,16 en una escala de 0 a 1, por lo que no arroja un resultado de marcada asimetría.

Al analizar el índice Stenbacka, en el mercado de carga general, se observa una disminución del umbral a 36%, lo que trae como consecuencia que el ente integrado supere con creces el margen arrojado por el índice, reflejo de una posible posición de dominio en dicho mercado.

En el mercado de carbón a granel se observa una muy alta concentración, que se profundiza después de la operación. El índice Kwoka pasa a ser 0,49 lo que indica que con la operación se genera una fuerte asimetría en este mercado. Además, el índice Stenbacka se reduce a 15% lo que refleja que, en este mercado, también puede existir una fuerte posición de dominio por parte del ente integrado.

Finalmente, en el mercado de carga general se observa que, antes de la operación, el mercado tiene una alta concentración que no se encuentra tan marcada. Al llevarse a cabo la operación, la alta concentración se profundiza, y se crea una aparente posición de dominio por parte del ente integrado al superarse el umbral del índice Stenbacka que pasa a ser de 36%.

Los resultados anteriores son un indicio de los efectos en la concentración, asimetría y dominancia que puede generar la operación en el mercado. Sin embargo, con el fin de indagar si tales niveles de concentración resultan ser adversos para la competencia en los mercados evaluados, es necesario realizar un análisis más detallado de barreras de entrada y contestabilidad del mercado.

## 8.6. BARRERAS DE ENTRADA

Cuando existen barreras significativas de entrada y altos niveles de concentración en un mercado, tales circunstancias llevan a que las empresas que proyectan integrarse tengan la posibilidad de determinar las condiciones de mercado, tales como los precios o la calidad de sus productos, con independencia de los demás agentes económicos.

Esta Superintendencia encontró las siguientes características del mercado analizado que pueden considerarse como desincentivos o costos adicionales, que podrían dificultar la entrada de nuevos competidores.

### i) Inversión inicial

De acuerdo con la información aportada por las **INTERVINIENTES**, un competidor que desee ingresar al mercado en condiciones similares, requieren básicamente realizar inversión en equipos dependiendo del tipo de carga, los cuales pueden ser nuevos o usados, o en algunos casos pueden ser arrendados o subcontratar los servicios con operadores portuarios, caso en cual, no requeriría una inversión.

La inversión en equipos de operación (sin el valor de la grúa, bien sea móvil o pórtico) para contenedores sería la siguiente:

**Tabla No. 18**  
**Inversión en equipos de operación para contenedores**

tipo de equipo	No. Equipos requeridos	Equipo Usado	Equipo Nuevo
Grúa			
Spreaders			
OHA Spreaders			
Reach Stacker			
SP			
TT			
Bombcarts			
Elevadores 3 Ton			
Aparejos			
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>		<b>USD 3.168.122</b>	<b>USD 4.904.651</b>

Fuente: Folio 63 (CD) del Cuaderno Reservado de Terceros (BIRCO) No. 1 del Expediente.

Por la cual se condiciona una operación de integración

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

De otra parte, manifiestan que la inversión en equipos de operación de carga general es la siguiente:

**Tabla No. 19**  
**Inversión en equipos de operación para carga general**

Tipo de Equipo	No. Equipos requeridos	Equipo Usado	Equipo Nuevo
Elevador 5 Toneladas			
Elevador 10 Toneladas			
Elevador 16 Toneladas			
Elevador 25 Toneladas			
Tractocamión			
Aparejos			
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>			

Fuente: Folio 63 (CD) del Cuaderno Reservado de Terceros (BIRCO) No. 1 del Expediente.

Si bien la inversión inicial que requiere realizar un competidor entrante resulta considerable, esta Superintendencia reconoce que estos costos no suponen en sí mismos una alta barrera a la entrada. Solamente cuando se consideran en conjunto con las otras barreras se podrá determinar si efectivamente debe ser considerada como una barrera a la entrada.

## ii) Barreras legales

Sea lo primero indicar que de acuerdo con la Ley 1 de 1991 las sociedades portuarias serían las encargadas de operar los puertos y administrarlos, a través de un contrato de concesión portuaria.

Respecto a los servicios de operación portuaria, indican las **INTERVINIENTES** que para que un operador portuario pueda prestar los servicios dentro de un terminal, deben tener la autorización de las sociedades portuarias, quienes pueden prestar directamente dichos servicios, prestarlos a través de terceros o permitir que estos sean prestados por terceros independientes<sup>61</sup>.

Adicionalmente, en el artículo 32 de la Ley 1 de 1991, se establece que las empresas de operación portuaria no requieren licencia o permiso especial de las autoridades portuarias o marítimas para organizarse y cumplir su objeto. Contrario a esto, cuando se constituyen como sociedades portuarias, sí deben someterse a los requisitos del Código de Comercio.

De otra parte, el Decreto 390 de 2016<sup>62</sup>, a través de su artículo 90, determina lo siguiente respecto a las obligaciones de los depósitos habilitados<sup>63</sup>:

**“Artículo 90. Obligaciones especiales de los depósitos habilitados.** Son obligaciones de la persona titular de los depósitos habilitados, además de las previstas en el artículo 50 del presente Decreto, las siguientes:

1. Tener disponibilidad para la prestación del servicio las veinticuatro (24) horas de los siete (7) días de la semana, incluidos domingos y festivos, para garantizar el cumplimiento de las operaciones aduaneras, cuando la operación lo requiera.  
(...)

4. Disponer de las áreas y poner a disposición los equipos y elementos logísticos que pueda necesitar la autoridad aduanera en el desarrollo de las labores de reconocimiento, aforo o fiscalización, conforme lo determine la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

<sup>61</sup> Artículo 30 de la Ley 1 de 1991.

<sup>62</sup> Por el cual se establece la regulación aduanera.

<sup>63</sup> **“Depósitos habilitados.** Son los depósitos de carácter público o privado, habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduana Nacionales, para almacenar mercancías bajo control aduanero, destinadas al respectivo depósito. A efectos aduaneros, las zonas habilitadas de los depósitos se consideran como zona primaria aduanera.

La habilitación se otorga a las personas jurídicas titulares del depósito que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 96 de este Decreto”. Artículo 88 del Decreto No. 390 de 2016.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

5. Recibir en el puerto las mercancías que les hayan sido consignadas, cuando se trate del modo marítimo.

6. Trasladar las mercancías al amparo de la planilla de entrega elaborada por el puerto, (...).

(...)

12. Mantener en adecuado estado de funcionamiento los equipos necesarios para el cargue, descargue y manejo de las mercancías, así como los equipos de medición de peso y de seguridad necesarios para el desarrollo de sus actividades, de acuerdo con los requerimientos de calibración, sensibilidad y demás aspectos exigidos por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Para asegurar el adecuado estado de funcionamiento de los equipos de medición de peso, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales podrá establecer la obligación de obtener certificados de calibración periódicos, por parte de proveedores de servicios de calibración debidamente acreditados.

(...)"

Si bien, para la prestación de los servicios de operación portuaria en Colombia es necesario cumplir con ciertas disposiciones legales, esta Superintendencia considera que estos no configuran altas barreras que retrasen o imposibiliten la entrada al mercado de un potencial competidor. Lo anterior, considerando que las sociedades portuarias tienen la opción de actuar como operadores portuarios.

De otra parte, debe reconocerse que la adjudicación de la concesión es la principal barrera a la entrada a la cual se verían enfrentadas las empresas que deseen participar como sociedades portuarias.

Por lo anterior, considera esta Superintendencia que existen barreras de tipo legal y/o económico significativas para acceder al mercado relevante definido en la presente resolución, razón por la cual se hace necesario estudiar la contestabilidad del mercado.

## 8.7. CONTESTABILIDAD DEL MERCADO

### 8.7.1. De los competidores

En el análisis de este factor se pretende identificar si ante un incremento de precios por parte del agente integrado o una reducción en la calidad de la prestación del servicio, los competidores (sociedades portuarias) se encuentran en la capacidad de solventar un posible incremento en la demanda de servicios de operación portuaria para los tipos de carga definidos y así representar una fuerza competitiva importante para dicho agente.

Respecto de lo anterior, se debe señalar en primer lugar que los servicios de operación portuaria en la Costa Atlántica colombiana, además de ser prestados por el agente integrado, son ofrecidos por otras sociedades portuarias de gran tamaño.

Puntualmente, en el caso objeto de estudio, existen cuatro (4) mercados con un incremento significativo en la cuota de participación del agente integrado, una vez se perfeccione la operación de concentración, correspondientes a la movilización de granel sólido limpio, granel sólido sucio sin carbón, carbón a granel y carga general.

Particularmente, los competidores **COMPAS**, **PALERMO**, **RIVERPORT** y **MAMONAL**, catalogados todos como puertos multipropósito (para distintos tipos de carga), presentan participaciones importantes en los mercados mencionados, y han presentado crecimientos sustanciales teniendo en cuenta que son puertos de creación reciente.

Por su parte, **COMPAS** es una organización portuaria creada en el 2012 por organizaciones empresariales de Colombia tales como, **GRUPO ARGOS S.A.** y **SOUTHERN PORT HOLDING**

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

**INC**<sup>64</sup>, contando con 2 terminales en Cartagena y 1 terminal en Buenaventura, Barranquilla, Tolú, Panamá y Houston U.S.A., convirtiéndolo en la única organización portuaria que tiene presencia en los dos océanos (Atlántico y Pacífico)<sup>65</sup>.

**PALERMO** es un terminal multipropósito que por su ubicación geográfica (sobre la ribera Oriental del Río Magdalena) se ha convertido en una opción altamente competitiva para el comercio exterior colombiano, contando con un amplio portafolio de servicios, con infraestructura de última generación, una capacidad de expansión de 150 hectáreas. Terminal perteneciente al Grupo Coremar, el cual fue fundado en 1958 como una empresa de infraestructura marítima y portuaria<sup>66</sup>.

**MAMONAL** es un puerto privado de uso público, habilitado para el desarrollo de la actividad portuaria, quien cuenta con experiencia en la operación marítima de carga a granel, carga general, carga suelta, carga extra pesada y extra dimensionada, y carga en contenedor. **MAMONAL** cuenta con una ubicación geográfica estratégica, toda vez que, se ubica en cercanías al canal de acceso a la Bahía de Cartagena, y del fluvial por el canal del Dique<sup>67</sup>.

Finalmente, **RIVERPORT** corresponde a un muelle especializado para recibir graneles sólidos agrícolas, contando con silos de almacenamiento de concentrados para animales, además de contar con dos muelles especializados de graneles sólidos, de los cuales uno es para carbón. Se estima que este puerto puede descargar entre 16,000 y 18,000 toneladas de granos al día<sup>68</sup>.

En definitiva, es claro que en la Costa Atlántica colombiana, si bien la totalidad de los puertos públicos no ejercen presión competitiva efectiva, si existen agentes –principalmente como los mencionados anteriormente- con la capacidad potencial de ofrecer servicios de operación portuaria para los tipos de carga definidos y con la infraestructura necesaria para abastecer dichos mercados siempre que estos lo requieran.

### 8.7.2. De los clientes

En este punto se procurará determinar si los clientes de las **INTERVINIENTES** cuentan con poder de compra compensatorio, dado su tamaño y cantidad demandada a las empresas que pretenden integrarse.

Ante incrementos en los precios de los servicios de operación portuaria, los clientes están en la capacidad de reaccionar positivamente, reconociendo que en la mayoría de los casos estos van a tener la posibilidad de trasladarse a otros terminales portuarios y considerando las especificaciones de la carga, el origen y destino de la misma, entre otros factores.

De acuerdo con la información aportada por las **INTERVINIENTES**, los principales clientes de **SPRB** por tipo de carga son los siguientes: **C.I. ENERGÍA SOLAR S.A. -ES WINDOWS** y **PRICESMART COLOMBIA S.A.S.** (contenedores); y **ULTRACEM S.A.S.** para carga general y granel sólido<sup>69</sup>.

<sup>64</sup> Conformada por la **Familia Echevarría Obregón** y el **Grupo Ership** de España, quien cuenta con más de 100 años de experiencia mundial en operaciones navieras y portuarias.

<sup>65</sup> Disponible en: <http://www.compas.com.co/es/quienes-somos>. Consulta: 12 de diciembre de 2016.

<sup>66</sup> Disponible en: <http://www.palermosociedadportuaria.com/>. Consulta: 12 de diciembre de 2016.

<sup>67</sup> Disponible en: <http://www.puertodemamonal.com/index.php?seccion=inicio>. Consulta: 12 de diciembre de 2016.

<sup>68</sup> Disponible en: <http://www.lbhcolombia.com/portfolio/93>. Consulta: 12 de diciembre de 2016.

<sup>69</sup> Folio 70 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (SPRB) No. 1 del Expediente.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

Por su parte, los principales clientes de BITCO por tipo de carga son los siguientes: **TECNOGLASS S.A.** en el mercado de contenedores; **G Y J FERRETERÍAS S.A.** en carga general y **ORGANIZACIÓN SOLARTE Y CIA S.C.A** para granel sólido limpio<sup>70</sup>.

A continuación, se describen las principales características de dichas compañías:

Tabla No. 20  
Descripción principales clientes de las INTERVINIENTES

PRINCIPALES CLIENTES	DESCRIPCIÓN
<b>C.I. Energía Solar S.A. - ES Windows</b>	Compañía que inició operaciones en 1984 como un negocio artesanal de paneles solares. Incursionando con el tiempo en la fabricación, comercialización e instalación de ventanas, fachadas de aluminio y vidrio para proyectos residenciales. Dicha compañía cuenta con tres empresas especializadas ( <b>TECNOGLASS S.A.</b> , <b>RC ALUMINIUM</b> y <b>ALUTIONS BY TECNOGLASS</b> ) y equipos de última tecnología. En el 2013 <b>TECNOGLASS S.A.</b> y <b>C.I. ENERGÍA SOLAR S.A. -ES WINDOWS</b> firmó un acuerdo con <b>ANDINA ACQUISITION CORPORATION</b> , creando así finalmente <b>TECNOGLASS INC.</b> Organización líder en la industria de ventanas en la Florida.
<b>PriceSmart Colombia S.A.S.</b>	Pertenece al grupo <b>PRICESMART, INC.</b> , quien es el mayor operador de clubes de precios con membresía en América Central y el Caribe.
<b>Ultracem S.A.S.</b>	Empresa colombiana especializada en la producción y comercialización de cementos y concretos, donde fabrican productos con tecnología alemana de última generación, lo que garantiza una excelente calidad y eficiencia en los procesos productivos.
<b>G y J Ferreterías S.A.</b>	Empresa colombiana que se encarga de comercializar toda clase de productos de acero y sus derivados, materiales de construcción, en especial perfiles, laminas, redondos, alambres, materias primas, equipos y demás elementos relacionados con la industria y el comercio del acero y materiales para la construcción. Dicha compañía se ha convertido en la red ferretera más grande de Colombia, en la cual, cuentan con 35 puntos en 25 ciudad del país.
<b>Organización Solarte y Cía. S.C.A</b>	Se dedica a la producción y comercialización de productos alimenticios de primera necesidad, tales como harina de trigo, maíz, pasta, cereales y café.

Fuente: Información disponible en la páginas web de las compañías<sup>71</sup>.

El listado anterior corresponde a empresas colombianas que cuentan con una gran trayectoria que les ha permitido posicionarse en Colombia en cada una de sus especialidades, considerando además que tienen presencia a nivel internacional. Esta situación denota la existencia de músculo financiero y poder de negociación por parte de las mismas, dado además que importan volúmenes significativos que las convierten en los principales clientes de las INTERVINIENTES.

De otro lado, observa esta Superintendencia que otro tipo de clientes de servicios de operación portuaria corresponde a las navieras, quienes son empresas multinacionales que manejan grandes volúmenes de carga y gozan de reconocimiento a nivel mundial. Entre las principales se encuentran **MAERSK COLOMBIA S.A.** (en adelante, **MAERSK**), **HAPAG-LLOYD**, **HAMBURG SÜD COLOMBIA LTDA.** (en adelante, **HAMBURG**) y **BROOM**.

En relación con la operación proyectada, dichas navieras manifestaron lo siguiente:

- **HAMBURG:** “[e]n Colombia (en general en todos los países del mundo) hemos visto que, desde la privatización de los puertos y apertura del comercio internacional se ha abierto oportunidades para la creación de nuevos terminales que compiten dentro del mismo puerto trayendo mayores

<sup>70</sup> Folio 63 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes (BITCO) No. 1 del Expediente.

<sup>71</sup> Disponibles en:

<http://energiasolarsa.com/compania/quienes-somos/>.

<https://shop.pricemart.com/co/sp/landing>.

<http://www.ultracem.co/resena>.

<http://www.organizacionsolarte.com/Empresa.php>.

Consultas: 12 de diciembre de 2016.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

*eficiencias y productividad además de tarifas competitivas al comercio exterior Colombiano (sic) abriendo puertas para que Colombia sea más competitivo en el mercado global”<sup>72</sup>.*

- **MAERSK:** *“considera que aun cuando es posible que la integración propuesta tenga algún impacto, Maersk estará en capacidad de responder ante cualquier posible impacto. Si el operar hacia o desde un puerto integrado por SPRB / BITCO llega a ser demasiado costoso o haya una disminución en la calidad del servicio, entonces, Maersk Line exploraría puertos alternativos de cargue y/o descargue en toda la región junto con sus clientes, y/o utilizar el transbordo y/u otros medios de transporte, además del transporte por mar para asegurar que la carga de los clientes llegue a su destino final previsto”<sup>73</sup>.*
- **BROOM:** *“[s]on positivas y negativas. Positivas, porque facilitarían el entendimiento con un solo ente o empresa portuaria. Negativa, porque se perdería el factor de competencia en servicios, y el costo de esos servicios”<sup>74</sup>.*
- **HAPAG-LLOYD:** *“[s]i se integran SPRB Y BITCO, se convertirían en una empresa con mayor estructura y prestaría un mejor servicio. Sin embargo a futuro los costos a empresas como Hapag Lloyd y de nuestros competidores pueden verse afectadas a largo plazo, al reducirse la oferta de este servicio en Barranquilla”<sup>75</sup>.*

Las anteriores apreciaciones evidencian la capacidad de negociación con que cuentan algunas de dichas navieras, quienes ante un eventual incremento de precios y/o disminución de la calidad del servicio, manifiestan buscar otras alternativas (otros puertos) que estén en la capacidad de ofertar dichos servicios.

En conclusión, si bien con la operación proyectada se reduciría la oferta de servicios portuarios en la Costa Atlántica, observa esta Superintendencia que algunos de los clientes de estos servicios son empresas posicionadas en el mercado colombiano y a nivel internacional, que cuentan con un significativo músculo financiero, situación que en últimas les otorga una importante capacidad de negociación.

## 8.8. EFECTOS DE LA OPERACIÓN

Para el caso objeto de estudio, la operación proyectada presenta un efecto horizontal en la medida en que las **INTERVINIENTES** participan de forma simultánea en el mismo eslabón de la cadena de valor (prestación de servicios de operación portuaria para diversos tipos de carga).

En primer lugar, este Despacho ha encontrado que la concentración económica proyectada no generaría efectos que lleguen a incidir negativamente en la competencia en el mercado de contenedores, teniendo en cuenta que el incremento en la cuota de participación de las **INTERVINIENTES** es de solo ■ puntos porcentuales y que en conjunto no superan el ■ de cuota de participación en este mercado.

Por otro lado, la cuota de participación del agente integrado en el mercado de granel sólido limpio para el 2015 sería de ■ donde **SPRB** incrementaría su participación en ■ puntos porcentuales. Por su parte, en el mercado de granel sólido sucio, **SPRB** alcanzaría una participación de ■ como consecuencia de un incremento de ■ puntos porcentuales. La cuota de participación final del agente integrado en el mercado de carga general sería de ■ presentando un incremento de ■ puntos porcentuales. Finalmente, en el mercado de carbón a granel alcanzaría

<sup>72</sup> Folio 97 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>73</sup> Folio 186 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>74</sup> Folio 197 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

<sup>75</sup> Folio 199 del Cuaderno Reservado de Terceros No. 1 del Expediente.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

el [REDACTED] del mercado, dejando la participación restante en el único competidor diferente en ese mercado, [REDACTED].

Los mercados en los cuales se presenta mayor concentración, una vez perfeccionada la operación, presentan variaciones significativas en la estructura de mercado como se indica en el acápite 8.5.2, razón por la cual este Despacho encuentra preocupación, pues este cambio y la existencia de la barrera de entrada legal presentada en el acápite 8.6., podrán generar una situación restrictiva de la competencia dado que fortalece la posición que actualmente tienen los líderes de cada uno de estos mercados.

Por otro lado, debido a que los clientes cuentan con alto grado de sofisticación, reconocimiento a nivel nacional e internacional y poder de negociación por el manejo significativo de volumen de carga, es probable que algunos de ellos tengan la capacidad de negociar precios competitivos sin que se produzcan perjuicios a la calidad o en las condiciones comerciales a sus clientes.

No obstante, dicha condición no puede predicarse de todos los agentes del mercado, de manera que esta Superintendencia no descarta un riesgo sustancial de restricciones indebidas de la libre competencia, como consecuencia de los altos incrementos que se presentarían en la concentración de los mercados afectados, sumado a la existencia de barreras de entrada considerables.

## 8.9. CONCLUSIONES

Evaluada la información relevante con respecto a la operación objeto de estudio, esta Superintendencia encontró lo siguiente:

- La operación de concentración empresarial conlleva efectos horizontales en la medida en que las **INTERVINIENTES** participan de forma simultánea en la prestación de servicios de operación portuaria para diversos tipos de carga.
- Los mercados relevantes son los de prestación de servicios de operación portuaria en la Costa Atlántica colombiana, en cinco (5) modalidades de carga, a saber: i) contenedores; ii) granel sólido limpio; iii) granel sólido sucio sin carbón; iv) carbón a granel; y v) carga general.
- No se encuentra evidencia que permita concluir que la operación proyectada genera cambios significativos en la estructura del mercado de prestación de servicios de operación portuaria para la carga en contenedores, ni en el poder de mercado de la sociedad adquiriente, dado que con el perfeccionamiento de la integración, el agente integrado incrementaría su participación en [REDACTED] puntos porcentuales y no superaría una cuota conjunta del [REDACTED].
- Por otro lado, en los cuatro (4) mercados restantes se presentan variaciones críticas por su alto grado de concentración, el cambio de estructura y por la ausencia de un competidor lo suficientemente fuerte como para contrarrestar cualquier intento del ente integrado por afectar los niveles de competencia del mercado, en detrimento de sus competidores o de los consumidores.
- Se identificaron barreras de entrada considerables, principalmente de índole legal, que dificultarían la entrada pronta y efectiva de nuevos competidores, ante un incremento en los precios, una reducción en la calidad del servicio o, en general, cualquier intento unilateral de restringir la libre competencia, por parte del agente integrado.
- Una vez llevada a cabo la operación de concentración, se encuentra que el escenario resultante en los mercados de granel sólido limpio, granel sólido sucio sin carbón, carbón a granel y carga general puede generar restricciones indebidas a la competencia, razón por la cual se deben tomar medidas preventivas que las impidan o desincentiven.

**NOVENO:** Que mediante escrito radicado con el No. 16-236630-38 del 18 de enero de 2017, se citó a las **INTERVINIENTES** a una reunión, en concordancia con el numeral 2.5.4 de la Resolución

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

No. 10930 de 2015, con el fin de informarle sobre los posibles efectos anticompetitivos de la concentración proyectada, encontrados de forma preliminar por esta Superintendencia<sup>76</sup>.

**DÉCIMO:** Que las **INTERVINIENTES** presentaron para consideración del Despacho una propuesta de condicionamientos<sup>77</sup>, que a su juicio permitirían mitigar o evitar las preocupaciones que surgen frente a los posibles efectos restrictivos que se generan a raíz de una operación proyectada.

A continuación se resumen los condicionamientos ofrecidos por las **INTERVINIENTES** por el período de duración del convenio de colaboración, relacionados con el manejo integral del proyecto y de la información sensible:

Las **INTERVINIENTES** se comprometen a:

- i) mantener una prohibición expresa consistente en que las empresas **SPN, BITCO, BCT** y otras sociedades vinculadas, se abstengan de participar directa o indirectamente en la administración del negocio objeto de la operación durante la totalidad de la vigencia del convenio de colaboración.
- ii) celebrar compromisos de confidencialidad que aseguren que la información que, de conformidad con la ley, se considere secreto empresarial o profesional, no sea relevada a terceros, en particular a **SPRSM**.
- iii) remitir a esta Superintendencia una copia del contrato definitivo, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la celebración del mismo.
- iv) remitir a esta Superintendencia la hoja de vida, declaración de independencia y compromiso de confidencialidad de las personas designadas como miembros del Comité Técnico, o de cualquier órgano colegiado que se decida establecer en el contrato.
- v) garantizar que la remuneración pagada por **SPRB** se ajuste a lo pactado en el contrato, para lo cual se establecerá que la liquidación se realice unilateralmente por **SPRB** y, en caso de que se presenten diferencias, **SPRB** permitirá que se realice una auditoría por parte de un tercero, quien rectificará la liquidación, sin suministrar a **BITCO, SPN** o **BCT** información discriminada de **SPRB**<sup>78</sup>.

**DÉCIMO PRIMERO:** Que a juicio de esta Superintendencia, los condicionamientos anteriormente presentados logran atenuar los potenciales efectos nocivos en los mercados relevantes anteriormente definidos, de conformidad con el parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009.

Respecto del compromiso relativo a la prohibición de la participación directa o indirecta de las empresas **SPN, BITCO, BCT** y otras sociedades vinculadas, en la administración del negocio objeto de la operación durante la totalidad de la vigencia del convenio de colaboración, esta Superintendencia encuentra que logra mitigar el riesgo de restricciones previamente identificado.

Al incluir los condicionamientos propuestos se mantendría la independencia actual entre **SPRSM** y **SPRB**, así como se cedería a esta última el control que tiene **SPRSM** sobre **BITCO**.

Así, la estructura de los mercados en los que se identificaron riesgos sustanciales de afectaciones de la libre competencia, al incluir los condicionamientos propuestos, sería la siguiente:

<sup>76</sup> Folio No. 220 del Cuaderno Público No. 1 del Expediente.

<sup>77</sup> Información aportada por las Intervinientes mediante radicado 16-236630-94 del 3 de marzo de 2017.

<sup>78</sup> Folios No. 347 y 348 del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

Por la cual se condiciona una operación de integración

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 21  
Estructura mercado granel sólido limpio con condicionamiento

SOCIEDAD PORTUARIA	TONELADAS	SOCIEDAD PORTUARIA	ANTES DE LA OPERACIÓN	SOCIEDAD PORTUARIA	DESPUÉS DE LA OPERACIÓN
SPSM					
BITCO					
SPRB					
PALERMO					
COMPAS					
RIVERPORT					
<b>TOTAL</b>					

Fuente: Construcción GIE. Quintero Hermanos<sup>79</sup>.

En el mercado de granel sólido limpio se observa que la participación de BITCO es de [REDACTED] mientras que la de SPRSM es de [REDACTED]. Así, con el condicionamiento propuesto SPRSM reduciría su participación de manera marginal [REDACTED] mientras SPRB la incrementaría en la misma proporción. Tal variación resulta poco significativa, con lo cual se minimiza el riesgo de restricciones indebidas de la competencia como consecuencia de la operación proyectada.

Tabla No. 22  
Estructura mercado granel sólido sucio sin carbón con condicionamiento

SOCIEDAD PORTUARIA	TONELADAS	SOCIEDAD PORTUARIA	ANTES DE LA OPERACIÓN	SOCIEDAD PORTUARIA	DESPUÉS DE LA OPERACIÓN
SPSM					
BITCO					
SPRB					
COMPAS					
PALERMO					
PTO BRISSA					
<b>TOTAL</b>					

Fuente: Construcción GIE. Quintero Hermanos<sup>80</sup>.

En el mercado de granel sólido sucio se produce un efecto similar, teniendo en cuenta que BITCO posee el [REDACTED] de la cuota de participación y SPRB tiene aproximadamente el [REDACTED] del mercado. Por tanto, el cambio en la estructura del mercado se vuelve poco significativo, al igual que el efecto de la transacción objeto de estudio.

Tabla No. 23  
Estructura mercado carbón a granel con condicionamiento

SOCIEDAD PORTUARIA	TONELADAS	SOCIEDAD PORTUARIA	ANTES DE LA OPERACIÓN	SOCIEDAD PORTUARIA	DESPUÉS DE LA OPERACIÓN
SPRSM					
BITCO					
SPRB					
COMPAS					
<b>TOTAL</b>					

Fuente: Construcción GIE. Superintendencia de Puertos y Transporte<sup>81</sup>.

Para el caso del mercado de carbón a granel, se produciría un efecto nulo debido a que para 2015 BITCO no se encontraba activo en este mercado, razón por la cual no se generarían preocupaciones en este mercado en caso de que se llevara a cabo la operación proyectada.

<sup>79</sup> Folio 271 (CD) del Cuaderno Reservado de Intervinientes No. 1 del Expediente.

<sup>80</sup> *Ibíd.*

<sup>81</sup> Boletines estadísticos 2015. Tráfico portuario en Colombia. Superintendencia de Puertos y Transporte.

Tabla No. 24  
Estructura mercado carga general con condicionamiento

SOCIEDAD PORTUARIA	TONELADAS	SOCIEDAD PORTUARIA	ANTES DE LA OPERACIÓN	SOCIEDAD PORTUARIA	DESPUÉS DE LA OPERACIÓN
SPRSM					
BITCO					
SPRB					
COMPAS					
PALERMO					
MAMONAL					
SPRC+CONTECAR					
BAHIA					
<b>TOTAL</b>					

Fuente: Construcción GIE. Superintendencia de Puertos y Transporte<sup>82</sup>.

Finalmente, con la aplicación de los condicionamientos propuestos se encontraría que, para el mercado de carga general, no se produciría un efecto restrictivo de la competencia teniendo en cuenta que la participación de mercado de BITCO corresponde al [REDACTED] y que en este mercado seguirían existiendo multiplicidad de oferentes.

A continuación, se presenta la tabla de resumen de índices de concentración y dominancia actualizada:

Tabla No. 25  
Índices de concentración y dominancia en los mercados afectados con condicionamientos - Prestación de servicios de operación portuaria por tipo de carga - 2015

	ÍNDICE	HHI	KWOKA	STENBACKA
GRANEL SÓLIDO LIMPIO	ANTES OPERACIÓN	2.963	0,05	44%
	DESPUÉS OPERACIÓN	2.951	0,05	44%
GRANEL SÓLIDO SUCIO SIN CARBÓN	ANTES OPERACIÓN	4.256	0,23	32%
	DESPUÉS OPERACIÓN	4.879	0,29	28%
CARBÓN A GRANEL	ANTES OPERACIÓN	5.009	0,24	29%
	DESPUÉS OPERACIÓN	5.009	0,24	29%
CARGA GENERAL	ANTES OPERACIÓN	2.512	0,07	42%
	DESPUÉS OPERACIÓN	2.885	0,10	40%

Fuente: Construcción GIE.

Como se observa, los efectos de concentración y dominancia se diluyen cuando se incluyen los condicionamientos. Además, en los casos en los que se producen variaciones, éstas no son significativas dado que los mercados ya se encuentran altamente concentrados.

### 11.1. CONDICIONAMIENTO

El párrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009 indica que:

*“Artículo 9. Control de Integraciones Empresariales. El artículo 4 de la Ley 155 de 1959 quedará así:*

<sup>82</sup> *Ibíd.*

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

(...)

**Parágrafo 2.** Cuando el Superintendente se abstenga de objetar una integración pero señale condicionamientos, estos deberán cumplir los siguientes requisitos: identificar y aislar o eliminar el efecto anticompetitivo que produciría la integración, e implementar los remedios de carácter estructural con respecto a dicha integración”.

De lo dicho en los acápite anteriores se encuentra que, como resultado de la operación proyectada entre las **INTERVINIENTES**, existe la posibilidad de que se presente una restricción derivada de la alta concentración alcanzada en 4 de los 5 mercados relevantes estudiados.

En razón de lo anterior, se encuentra que la operación proyectada debe ser condicionada para que con su perfeccionamiento no se genere un ambiente propicio para que se presenten restricciones indebidas de la competencia.

En ese sentido, el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009, establece:

**“Artículo 11. Aprobación condicionada y objeción de integraciones.** El Superintendente de Industria y Comercio deberá objetar la operación cuando encuentre que esta tiende a producir una indebida restricción a la libre competencia. Sin embargo, podrá autorizarla sujetándola al cumplimiento de condiciones u obligaciones cuando, a su juicio, existan elementos suficientes para considerar que tales condiciones son idóneas para asegurar la preservación efectiva de la competencia. En el evento en que una operación de integración sea aprobada bajo condiciones la autoridad única de competencia deberá supervisar periódicamente el cumplimiento de las mismas. El incumplimiento de las condiciones a que se somete la operación dará lugar a las sanciones previstas en la presente ley, previa solicitud de los descargos correspondientes. La reincidencia en dicho comportamiento será causal para que el Superintendente ordene la reversión de la operación”.

Por lo anterior y con el fin de mantener los niveles de competencia en los mercados prevalecientes antes de la operación, este Despacho procede a establecer el siguiente condicionamiento, con el fin de mitigar el posible riesgo identificado con la operación proyectada.

#### 11.1.1. Descripción del condicionamiento

La operación que se decide queda sujeta al cumplimiento del condicionamiento que a continuación se describe:

##### 11.1.1.1. Definiciones

Para efectos del presente condicionamiento, el término que a continuación se enuncia tendrá el significado que se especifica:

- **INTERVINIENTES:** SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A., SOCIEDAD PORTUARIA RÍO GRANDE S.A., SOCIEDAD BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A., BARRANQUILLA CONTAINER TERMINAL S.A., SOCIEDAD PORTUARIA DEL NORTE S.A. y SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A., así como las empresas controladas por estas.

En caso de presentarse alguna modificación en la situación de control de las **INTERVINIENTES**, sus sociedades matrices o sociedades subordinadas, éstos deberán informarse a esta Entidad. Con independencia de la naturaleza de los cambios de control al interior de esta empresa, estos cambios no modificarán los condicionamientos previstos en el presente acto administrativo.

- **NEGOCIO OBJETO DE LA OPERACIÓN:** en los términos presentados por las **INTERVINIENTES**, corresponde a los servicios de operación portuaria relacionada con todo tipo de carga, que actualmente son prestados por **BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A.** y **BARRANQUILLA CONTAINER TERMINAL S.A.**

Por la cual se condiciona una operación de integración

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

- **CONTROL:** en los términos del artículo 45 del Decreto 2153 de 1992, se entiende como la posibilidad de influenciar directa o indirectamente la política empresarial, la iniciación o terminación de la actividad de la empresa, la variación de la actividad a la que se dedica la empresa o la disposición de los bienes o derechos esenciales para el desarrollo de la actividad de la empresa.

#### 11.1.1.2. Obligaciones tendientes a mitigar el riesgo de posibles restricciones

A partir de la ejecutoria del presente acto administrativo y por el tiempo de vigencia del convenio de colaboración que suscriban las **INTERVINIENTES**, éstas estarán obligadas a:

- i) Mantener una prohibición expresa consistente en que las empresas **SOCIEDAD PORTUARIA DEL NORTE S.A.**, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.** y cualquiera de sus sociedades vinculadas, se abstengan de participar directa o indirectamente en la administración del **NEGOCIO OBJETO DE LA OPERACIÓN** durante la totalidad de la vigencia del convenio de colaboración.
- ii) Celebrar compromisos de confidencialidad que aseguren que la información que se considere secreto empresarial o profesional relacionada con el **NEGOCIO OBJETO DE LA OPERACIÓN**, no sea relevada a terceros, en particular a **SOCIEDAD PORTUARIA DEL NORTE S.A.**, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.** ni cualquiera de sus sociedades vinculadas.
- iii) Remitir a esta Superintendencia una copia del contrato definitivo, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la celebración del mismo, donde conste de manera clara y expresa que **SOCIEDAD PORTUARIA DEL NORTE S.A.**, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.** y cualquiera de sus sociedades vinculadas, no tendrán **CONTROL** alguno (directo ni indirecto) sobre el **NEGOCIO OBJETO DE LA OPERACIÓN**.
- iv) Remitir a esta Superintendencia la hoja de vida, declaración de independencia y compromiso de confidencialidad de las personas designadas como miembros del Comité Técnico, o de cualquier órgano colegiado de administración o dirección, que se decida establecer en el contrato.

Cualquier cambio que se presente en las personas a quienes se hace referencia en el párrafo anterior, deberá ser informado a esta Superintendencia dentro de los quince (15) días siguientes a su ocurrencia, con la respectiva documentación (hoja de vida, declaración de independencia y compromiso de confidencialidad).

- v) Garantizar que la remuneración pagada por **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.** se ajuste a lo pactado en el contrato, para lo cual se establecerá que la liquidación se realice unilateralmente por **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.** y, en caso de que se presenten diferencias, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.** permitirá que se realice una auditoría por parte de un tercero independiente, quien rectificará la liquidación, sin suministrar a **SOCIEDAD PORTUARIA DEL NORTE S.A.**, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.** y cualquiera de sus sociedades vinculadas.

#### 11.2.VIGENCIA

El condicionamiento a que se refiere en este considerando tendrá vigencia a partir del momento en que se firme el convenio de colaboración entre las **INTERVINIENTES** y finalizará cuando este se dé por terminado.

En mérito de lo expuesto, este Despacho.

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

## RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO:** AUTORIZAR, la operación proyectada entre las sociedades **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.**, **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO GRANDE S.A.**, **SOCIEDAD BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A.** y **BARRANQUILLA CONTAINER TERMINAL S.A.**, sujeto al cumplimiento del condicionamiento aquí establecido, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009. El incumplimiento de los condicionamientos dará lugar a las sanciones previstas en la Ley 1340 de 2009, incluyendo la eventual reversión de la operación.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** ORDENAR a las **INTERVINIENTES** el cumplimiento de los condicionamientos establecidos por este Despacho, los cuales se describen en el numeral 11.1. del presente acto administrativo.

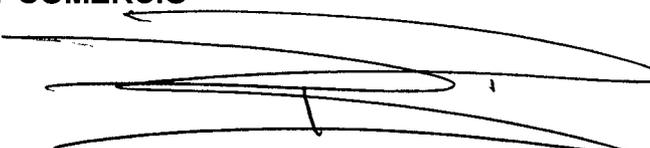
**ARTÍCULO TERCERO:** NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente resolución al doctor **ANDRÉS JARAMILLO HOYOS**, en su calidad de apoderado de las empresas **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.**, **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO GRANDE S.A.** entregándoles copia de la misma e informándoles que contra el presente acto procede recurso de reposición, el cual deberá presentarse dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación.

**ARTÍCULO CUARTO:** ORDENAR a la Oficina Asesora de Tecnología e Informática de la Superintendencia de Industria y Comercio que, una vez en firme el presente acto administrativo, publique en la página web de esta Superintendencia, la versión pública del mismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 1340 de 2009, modificado por el artículo 156 del Decreto 019 de 2012.

## NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 29 MAR 2017

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO

  
PABLO FELIPE ROBLEDO DEL CASTILLO

Elaboró: C. Lugo / D. Rodríguez  
Revisó: L. Cruz / C. Liévano  
Aprobó: F. García

## NOTIFICACIÓN:

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.**  
NIT: 800.186.916-1

**SOCIEDAD PORTUARIA RÍO GRANDE S.A.**  
NIT: 900.363.378-0

**SOCIEDAD BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A.**  
NIT: 900.359.452-2

Rad. No. 16-236630

VERSIÓN PÚBLICA

**BARRANQUILLA CONTAINER TERMINAL S.A.**

NIT: 900.364.767-7

Doctor:

**ANDRÉS JARAMILLO HOYOS**

C.C. 7.562.626 de Armenia

T.P. 75.015 del C. S. de la J.

Apoderado especial

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.**

**SOCIEDAD PORTUARIA RÍO GRANDE S.A.**

**SOCIEDAD BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY S.A.**

**BARRANQUILLA CONTAINER TERMINAL S.A.**

Avenida Calle 72 No. 6-30 Piso 12

Bogotá D.C.