

Fecha: 26-02-2026
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
 Tipo: Noticia general
 Título: Concesionaria STI defiende cobro por seguridad en puertos

Pág.: 8
 Cm2: 340,3

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

FNE sostiene que esta medida sería “injustificada”:

Concesionaria STI defiende cobro por seguridad en puertos

Firma asegura que la tarifa aplicada a importadores y exportadores cumple con el marco regulatorio.

N. BIRCHMEIER

San Antonio Terminal Internacional (STI), el principal operador portuario del país, volvió a la carga en contra de la Fiscalía Nacional Económica (FNE). La firma presentó un nuevo escrito ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), para respaldar su rechazo a las acusaciones planteadas por el organismo antimonopolio, en relación con un presunto abuso de posición dominante al efectuar un cobro “injustificado” de una tarifa de seguridad en el servicio de transferencia de carga en puertos.

La FNE expuso, a través de un requerimiento ingresado an-

te el TDLC en marzo de 2024, que STI, así como también otros operadores, como DP World San Antonio y Terminal Pacífico Sur (Valparaíso), realizan un cobro a importadores y exportadores por concepto de seguridad en transferencia en contenedores, carga fraccionada y carga hortofrutícola. En el caso de STI, el ente indicó que se aplica una carga de US\$ 15 por contenedor y de US\$ 0,8 por tonelada de carga fraccionada.

La empresa, concesionaria de uno de los terminales del puerto de San Antonio, ha descartado un abuso de posición dominante a raíz de esta medida, según lo planteado por la FNE, afirmando que “no puede existir una infracción a la libre competencia si

la conducta reprochada resulta expresamente admitida por el marco regulatorio que la rige”.

En este contexto, el operador portuario controlado por Hapag-Lloyd, firma donde el Grupo Luksic tiene un 30% de la propiedad, aseguró que al momento de adjudicarse la concesión, los costos de seguridad no eran considerados un ítem relevante, por lo que han debido aplicar este cobro para cubrir las inversiones en esta materia. “Con el transcurso de los años los costos por concepto de seguridad siguieron aumentando (...). La curva incremental se aceleró en el último quinquenio, como consecuencia de la necesidad de implementar medidas destinadas a enfrentar la



STI advierte un fuerte incremento en los costos asociados a la seguridad.

creciente criminalidad en la zona portuaria, particularmente en términos de narcotráfico, existencia de bandas especializadas en el robo de carga transferida en contenedores y contrabando”, señaló.

Para respaldar su postura, STI acompañó a inicios de febrero un informe económico, encargado a Claudio Agostini y Eduardo Saavedra. La firma aseguró que el documento concluye que “la acusación de la FNE carece de sustento económico, sustento fáctico y que, además, no goza de consistencia con el obrar de la propia FNE ni con dictámenes y resoluciones del TDLC y sus instituciones predecesoras”.

El informe señaló que se debe tener presente que “las tarifas portuarias de los servicios básicos están reguladas y las em-

presas no pueden cobrar un índice tarifario mayor al ofertado en la licitación, incluso si la tarifa de seguridad fuera incluida dentro del índice tarifario”.

“La FNE podría cuestionar el diseño de la licitación junto con el esquema regulatorio que se aplica al ganador y también podría cuestionar a las empresas portuarias por haber aprobado y autorizado el cobro de una tarifa de seguridad (...). Pero no tiene sentido acusar de abuso de posición dominante a una empresa que se ganó una licitación para operar un terminal portuario bajo un esquema monooperador regulado, cumple con la regulación tarifaria establecida en dicha licitación y la introducción de una nueva tarifa además fue aprobada por el regulador portuario del contrato de concesión”, señaló.