EN LO PRINCIPAL: Aporta antecedentes. **EN EL PRIMER OTROSÍ**: Acompaña documentos y solicita confidencialidad. **EN EL SEGUNDO OTROSÍ**: Acompaña versiones públicas de documentos que indica. **EN EL TERCER OTROSÍ**: Acompaña documentos.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Felipe Cerda Becker, Fiscal Nacional Económico(s), en representación de la **FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA** ("FNE"), en autos caratulados "*Solicitud de informe de Empresa Portuaria Chacabuco sobre licitación del Recinto Portuario del Puerto de Chacabuco"*, **Rol NC N° 468-2020**, al Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ("H. Tribunal" o "H. TDLC") respetuosamente digo:

Que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18, N° 2 y 31, N° 1 del DFL N° 1 de 2005, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211, de 1973 ("DL Nº 211"), vengo en aportar antecedentes a este H. Tribunal en los autos ya individualizados, en los términos que se expondrán a continuación:

Este H. Tribunal recibió con fecha 17 de julio de 2020, una solicitud formulada por la Empresa Portuaria Chacabuco ("Emporcha"), acerca de las condiciones de competencia relativas a la licitación pública de los Sitios 1 a 7 del Recinto Portuario del Puerto de Chacabuco para su operación bajo un esquema monooperador[1].

Con fecha 3 de agosto de 2020, este H. Tribunal dictó la resolución de inicio del procedimiento contemplado en el artículo 31 del DL N° 211 respecto de la solicitud formulada por Emporcha. Asimismo, ofició a esta Fiscalía, al Ministerio de Economía, Fomento y Turismo; el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y el Ministerio de Obras Públicas, a la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., al Sistema de Empresas Públicas, a los concesionarios de frentes de atraque del

[1] Presentación Emporcha, 17 de julio de 2020.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

país, y a los principales proveedores de servicios portuarios, usuarios y armadores de las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y Antártica Chilena a fin de que aportaren antecedentes[2].

En atención a lo anterior, esta Fiscalía resolvió iniciar investigación con fecha 7 de agosto de 2020, ejerciendo las facultades establecidas en el artículo 39 del DL Nº 211 para recabar los antecedentes necesarios para la elaboración del presente informe[3]. Esta presentación se estructura de la siguiente forma:

ÍNDICE

I. ANTECEDENTES 3
A. Solicitud de informe de Emporcha 3
B. Regulación 5
II. ANÁLISIS DE MERCADO 10
A. Antecedentes de la industria portuaria en la zona 10
A.1. Actores 10
A.2. Características de la carga transferida 14
B. Mercado relevante 19
B.1. Mercado relevante del producto 19
i. Nave diseño 20
ii. Tipo de carga transferida 22
B.2. Mercado relevante geográfico 24
B.3. Definición mercado relevante 25
B.4. Caracterización de la oferta 26
B.5. Usuarios relevantes 33
C. Barreras a la entrada y condiciones de competencia 36
III. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LAS BASES DE LICITACIÓN PROPUESTAS POR EMPORCHA 39
A. Requisitos de los oferentes y plazo de presentación de las ofertas 39
B. Mecanismo de adjudicación de la concesión 42
C. Servicios de la concesión del Puerto Chacabuco 47

[2] Copia fiel de esta resolución fue enviada a esta Fiscalía con fecha 18 de agosto de 2020. Oficio Ord. N° 96, del H. Tribunal, de 17 de agosto de 2020.
El extracto de la resolución de fecha 3 de agosto de 2020 fue publicado en el Diario Oficial el 13 de agosto de 2020, por lo que el plazo de 30 días hábiles para aportar antecedentes vencía preliminarmente el 21 de septiembre de 2020. Con fecha 16 de septiembre de 2020, el H. Tribunal extendió de oficio el plazo para aportar antecedentes a todos los interesados hasta el 15 de octubre de 2020.

[3] Investigación Rol N° 2629-20 FNE, caratulada *"Informe al TDLC por consulta de EMPORCHA sobre licitación de Puerto de Chacabuco"*.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

C.1. Tarifas de los servicios 47
C.2. Condiciones para tarifas de Servicios Básicos, publicidad y registro de las tarifas 51
C.3. Calidad de los servicios 54
C.3. Manual de los Servicios 55
D. Proyecto Obligatorio de Inversión 56
E. Pagos a Emporcha 57
F. Garantías 60
G. Fiscalización y entrega de información por parte del concesionario 60
H. Sanciones y multas 63
I. Otras materias 65
IV. ANALISIS DE RIESGOS POST ADJUDICACIÓN LICITACIÓN DE CONCESIÓN DE PUERTO CHACABUCO 66
A. Integración horizontal 66
B. Integración vertical 68
V. CONCLUSIONES 73

I. ANTECEDENTES

A. Solicitud de informe de Emporcha

1. El Directorio de Emporcha adoptó la decisión de concesionar el total de la infraestructura conforme al Plan Maestro para el Puerto de Chacabuco, bajo un esquema monooperador, con la finalidad de mejorar la infraestructura portuaria actual y optimizar sus servicios portuarios[4].

2. Este puerto actualmente está destinado a transferencia de carga contenedorizada, de graneles, rodados y fraccionada, y atención de pasajeros para fines turísticos y de conectividad[5].

3. Conforme a lo anterior, Emporcha solicitó a este H. Tribunal emitir el informe exigido en los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542 que moderniza el sector

[4] Emporcha, Memoria Explicativa proceso de licitación Puerto Chacabuco, julio 2020, pp. 3-4. En: Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020.
[5] Ibíd., pp. 3-4.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

portuario estatal ("Ley de Puertos"), fijando las condiciones de competencia que regularán la licitación del Puerto de Chacabuco bajo un esquema monooperador[6].

4. En cuanto a las reglas propuestas y sometidas por parte de Emporcha al pronunciamiento de este H. Tribunal, solicita que se consideren las reglas estructurales y conductuales fijadas a partir del Dictamen Nº1.045, con las salvedades que se indican a continuación.[7]

5. En primer lugar, Emporcha pide a este H. Tribunal, por un lado, que no se establezca restricción estructural a la integración vertical y, por otro lado, solicita decretar que la restricción horizontal sea absoluta[8].

6. En segundo lugar, la Empresa Portuaria busca "precisar que los controladores y accionistas de las sociedades concesionarias de un frente de atraque estatal que pudieran verse afectadas por las restricciones a la integración horizontal del Dictamen Nº 1.045 y de los informes emitidos por este Honorable Tribunal sobre la materia pueden participar en la licitación del frente de atraque a licitar, pero que, en caso de adjudicarse la concesión, deben optar entre el Recinto Portuario de Chacabuco y aquel en que son participes"[9].

7. En tercer lugar, Emporcha solicita fijar como factores de adjudicación los indicados en su presentación[10], los cuales se analizarán por este Servicio en la sección III.B del presente escrito.

8. En cuarto lugar, la Empresa Portuaria propone establecer ciertos resguardos conductuales a la competencia[11], que serán analizados por esta Fiscalía en la sección III.F y III.G del presente escrito. Éstos se relacionan con:
   a. Los servicios que deberá prestar el futuro concesionario, estableciendo exigencias de acceso igualitario y no discriminatorio, asignación de

[6] Op. cit. Nota Nº 1, pp. 61-62.
[7] Ibíd., p. 62.
[8] Ibíd., p. 62.
[9] Ibíd., p. 62.
[10] Ibíd, p. 54.
[11] Ibíd., pp. 57-61.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

capacidad y calidad de dichos servicios, y estándares mínimos de calidad.

b. Las tarifas, que deben ser públicas, objetivas y no discriminatorias, además que aquéllas consideradas “básicas” estarán sujetas a una tarifa máxima o serán parte de un índice tarifario máximo, mientras que las tarifas “especiales” deben cumplir con un registro previo.
c. Los deberes de transparencia e información que debe cumplir el concesionario.
d. El régimen de multas en caso de que el concesionario incumple sus obligaciones, el cual contempla sanciones graduales en atención al tipo de infracción.

9. Por último, Emporcha propone al H. Tribunal reducir el plazo mínimo para ejercer el mecanismo de adecuación del contrato de concesión de 10 a 5 años contado desde la entrada en vigencia del mismo[12].

B. Regulación

10. La Ley de Puertos establece que las empresas portuarias podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo harán por medio del otorgamiento de concesiones portuarias[13], la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas[14].

11. Además, esta normativa indica que las empresas portuarias pueden arrendar u otorgar concesiones portuarias de sus bienes hasta por 30 años y que,

[12] Ibíd., pp. 60 y 63.
[13] La Ley de Puertos define concesión portuaria en su artículo 53 como “*el contrato solemne, otorgado por escritura pública, a través del cual una empresa concede con exclusividad a una persona natural o jurídica, por un período determinado, un área de un bien inmueble para que ésta ejecute una obra, preste servicios, desarrolle o mantenga una obra, otorgándosele como contraprestación la explotación de la misma*”.
[14] Artículo 7°, Ley de Puertos.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

tratándose de frentes de atraque[15], la participación de terceros sólo se efectuará a través de la figura de las concesiones[16].

12. Para que las empresas portuarias procedan a otorgar concesiones a terceros, debe existir en la Región donde se busca concederlas, otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño[17] de aquel frente objeto de la concesión portuaria. De lo contrario, se deberá contar previamente con un informe de la extinta Comisión Preventiva Central ("CPC") – actualmente el H. TDLC- y, en tal caso, la concesión deberá realizarse en los términos que establezca dicho informe[18].

13. Por otro lado, respecto a las labores de movilización de carga en los frentes de atraques, la Ley de Puertos señala que estarán sometidos a un esquema multioperador[19]. Sin perjuicio de ello, el directorio de la respectiva empresa portuaria podrá, mediante licitación pública, implementar un esquema monooperador[20] en dichos frentes de atraque y, en caso de no existir en los puertos o terminales estatales de la región otro frente capaz de atender la nave de diseño de aquel frente objeto de la licitación, operado bajo un esquema multioperador, también es necesario contar con un informe de la CPC -hoy el H. TDLC-[21].

14. En relación a la solicitud presentada por Emporcha, de las diligencias realizadas, esta Fiscalía ha confirmado que, respecto al Puerto de

---

[15] Conforme al artículo 53 de la Ley de Puertos, se entiende por frente de atraque "*la infraestructura de un puerto que corresponde a un módulo operacionalmente independiente con uno o varios sitios y sus correspondientes áreas de respaldo, cuya finalidad es el atraque de buques, esencialmente para operaciones de transferencia de carga o descarga de mercaderías u otras actividades de naturaleza portuaria"*.
[16] Artículo 14, incisos 1° y 2°, Ley de Puertos.
[17] El artículo 53 de la Ley de Puertos entiende por nave diseño a "*la nave de mayor eslora total, calado máximo y desplazamiento a plena carga que puede operar en un frente de atraque*".
[18] Artículo 14, inciso 2°, Ley de Puertos.
[19] Artículo 23, inciso 1°, Ley de Puertos. El esquema multioperador es "*el sistema de operación portuaria donde las distintas empresas de muellaje pueden prestar sus servicios en un mismo frente de atraque*". En: Artículo 53, Ley de Puertos.
[20] De acuerdo al artículo 53 de la Ley de Puertos, el esquema monooperador es "*el sistema de operación portuaria en que la movilización de carga en el frente de atraque es realizada por una única empresa de muellaje*".
[21] Artículo 23, inciso 2°, Ley de Puertos.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Chacabuco, ubicado en la Región de Aysén, se cumplen ambas hipótesis en que se requiere de un informe de la CPC -actual H. Tribunal-[22].

15. En lo referido a los Dictámenes e Informes emitidos por la CPC y este H. Tribunal, Emporcha en su presentación se ha referido detalladamente a ellos[23].

16. En específico, el Dictamen Nº 1045 establece una serie de condiciones y obligaciones de carácter conductual[24], que mitigan los riesgos a la libre competencia buscando de evitar discriminaciones arbitrarias o abusos por parte de las concesionarias en la operación del frente de atraque[25].

17. Además, el referido Dictamen contempla resguardos de carácter estructural, que corresponden a medidas más estrictas en relación a las conductuales -lo que se explica por los riesgos más severos a la libre competencia que procuran evitar- que en este caso se traducen en limitaciones establecidas para los accionistas de las concesionarias[26], en cuanto a: (i) la integración horizontal con otros puertos (sean privados o públicos); y (ii) la integración vertical con usuarios del puerto a concesionar, que participan en la cadena de la actividad de transporte marítimo[27].

18. Respecto de las restricciones estructurales impuestas en el Dictamen N° 1045, en específico las referidas a la integración horizontal[28], ellas tienen por

---

[22] Cabe señalar que el año 2012, Emporcha inició un procedimiento no contencioso (Rol NC N° 411-12) ante este H. Tribunal, solicitando informe a efecto de determinar las condiciones de competencia de la licitación de concesión del Puerto de Chabuco. Sin perjuicio de ello, ese mismo año, la empresa portuaria retiró su solicitud, por lo que se archivó dicho proceso.
[23] Op. cit. Nota N° 1, pp. 27-37.
[24] Estas condiciones se han replicado -con algunas variaciones- en lo Dictámenes e Informes emitidos para solicitudes posteriores, también en virtud del otorgamiento de concesiones de frentes de atraque, por parte de las respectivas empresas portuarias, bajo un sistema monooperador.
[25] Entre estas, podemos encontrar las referidas a tarifas, calidad de servicios, asignaciones de prioridades de sitio y deberes de información.
[26] Cabe hacer presente que, en términos generales, estas obligaciones conductuales y estructurales deben ser cumplidas por: (i) las empresas portuarias involucradas; (ii) las concesionarias de cada frente; y (iii) los respectivos accionistas de las concesionarias.
[27] Dentro de la cadena de transporte marítimo, existen diferentes tipos de servicios portuarios que forman parte éste y que permiten desplazar bienes desde la bodega de un cargador o exportador hasta la de un consignatario o importador. De esta manera, ejemplos de usuarios en este contexto son las empresas navieras, los consignatarios, los fletadores, los agentes o los corredores, entre otros.
[28] Dictamen N° 1045, capítulo XV, punto 7, pp. 27-28.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

objeto asegurar la rivalidad competitiva interportuaria e intraportuaria entre concesionarios distintos e independientes.

19. Con dicho fin, se establece que la sociedad que se adjudique la concesión de un frente de atraque estatal, sus controladores y sus accionistas, que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, tengan directa o indirectamente, más del 15% del capital accionario, no podrán participar con más del 15%, directa o indirectamente, en una sociedad concesionaria de otro frente de atraque estatal en la misma región[29] . Así, se restringen los eventuales riesgos de participación conjunta en frentes de atraque estatales en una misma región.

20. Asimismo, dispone este dictamen que las sociedades que participen con más de un 15% en la propiedad u operación de puertos privados, sus controladores y sus accionistas por si o en conjunto con sus personas relacionadas, no podrán participar, directa o indirectamente, en más de un 15% en la sociedad concesionaria de un frente de atraque estatal de la misma región[30]. De esta forma, se restringe la participación conjunta en frentes de atraque privados y estatales[31].

21. Por otra parte, respecto de la integración vertical[32], el Dictamen Nº 1045 señala que el propósito de estas reglas es asegurar la transparencia y evitar subsidios cruzados, promoviendo la existencia de intereses independientes suficientemente fuertes al interior de las sociedades concesionarias, de modo de propender al manejo de la concesión como un negocio independiente[33].

22. Para lograr lo anterior, establece como limitación a las empresas que presenten un grado de integración vertical relevante con la actividad portuaria que el conjunto de usuarios relevantes no podrá poseer más de un 40% del capital, ni del capital con derecho a voto, ni derechos a las utilidades de la sociedad concesionaria[34].

[29] Ibíd., punto 7.1, párrafo 1°, p. 27.
[30] Ibíd., punto 7.1, párrafo 2°, p. 27.
[31] Ibíd., punto 7.2, párrafo 1°, p. 27.
[32] Ibíd., Capítulo XIII, punto 3°, pp. 23-23.
[33] Ibíd., punto 3, p. 22.
[34] Ibíd., punto 3.1, p. 22.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

23. Luego, el mismo Dictamen define el concepto de "usuario relevante": "Serán considerados como usuarios relevantes las personas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, efectúen, contraten o intervengan bajo cualquier modalidad en el transporte de carga por vía marítima, sea como empresas navieras, exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, transportistas multimodales, agentes, corredores, *forwarders*, o a cualquier título o modalidad, (i) con más de un 15% del tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva, o (ii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque objeto de la respectiva concesión. Si un usuario (por sí o en conjunto con sus relacionadas) participare a varios títulos, será considerado usuario relevante si supera los porcentajes referidos en razón de su participación a cualesquiera título de la misma naturaleza"[35].

24. De esta manera, se puede observar que el concepto de usuario relevante tiene relación con el porcentaje de carga marítima que es movilizada por una persona, o en conjunto con sus relacionadas, a través de un frente de atraque o en una región determinada. A continuación, en el mismo numeral, se fija la obligación de informar los porcentajes de carga marítima movilizada trimestralmente[36].

25. A su vez, para los efectos de los porcentajes máximos referidos precedentemente, el Dictamen establece que al porcentaje de propiedad, voto o utilidades que tengan directamente en la sociedad concesionaria sus accionistas, se agrega la participación total que posean en la propiedad, voto o utilidades de la concesionaria sus personas relacionadas[37].

[35] Ibíd., punto 3.2, p. 22.
[36] Ibíd., punto 3.2, p. 22. Dispone que los porcentajes de carga marítima movilizada se calcularán al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre respecto del periodo de 12 meses anterior a cada una de estas fechas y se informarán por la sociedad concesionaria a la empresa portuaria dentro de los 30 días siguientes.
[37] Ibíd., punto 3.3, p. 22.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

26. Por último, el Dictamen Nº 1045 dispone, respecto del criterio de adjudicación de la concesión, que ella se debe asignar considerando el menor índice tarifario máximo ofrecido por los interesados[38].

II. ANÁLISIS DE MERCADO

A. Antecedentes de la industria portuaria en la zona

A.1. Actores

27. A lo largo de la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo ("Región de Aysén") existen una serie de puertos. Así, en la Bahía Chacabuco, se encuentran dos puertos de uso público, el Puerto de Chacabuco operado por Emporcha, y el Puerto Oxxean Chacabuco ("Puerto Oxxean") operado por Oxxean Chacabuco S.A. ("Oxxean") (ambos en conjunto, "Puertos de la Bahía de Chacabuco").

28. Adicionalmente, en esta bahía está el Terminal Marítimo Copec de Chacabuco, el cual es de uso privado, utilizado únicamente para la descarga de combustible[39].

29. Asimismo, en otras zonas de esta región, se encuentran los puertos de las localidades de Melinka, Puerto Cisnes y Puerto Aguirre[40]. Por último, existe una infraestructura portuaria ubicada en el Lago General Carrera[41].

30. A continuación, la Figura N° 1 muestra la ubicación de los mencionados puertos de la Región de Aysén:

---

[38] En efecto, el Dictamen Nº 1045, señala que *"es indispensable que exista una tarifa máxima determinada por la competencia de los participantes en el mismo proceso de licitación. Mas aun siendo la estructura tarifaría ofrecida por el postulante una de las variables determinantes para la asignación de la concesión".* En: Ibíd., capítulo XIV, letra A, numeral 8, p. 25.

[39] Respuesta de fecha 26 de agosto de 2020 al Oficio Ord. N° 1500, de 17 de agosto de 2020.

[40] Estas infraestructuras son administradas por Emporcha conforme al Convenio de administración o explotación de infraestructura costera o de conectividad y otorgamiento de subsidio al servicio de dicha infraestructura en la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, aprobado por el Decreto Exento N° 1611, de 15 de septiembre de 2020, entre dicha empresa, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y la Dirección de Obras Portuarias. En respuesta de fecha 16 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1595, de 1° de septiembre de 2020.

[41] La cual básicamente consiste en dos rampas que unen las comunas de Puerto Ibáñez con Chile Chico, de propiedad de la Dirección de Obras Portuarias.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Figura N° 1: Ubicación puertos Región de Aysén

Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

31. En cuanto al Puerto de Chacabuco, éste es un puerto estatal de uso público, ubicado en la localidad de Puerto Chacabuco 82 km al oeste de la capital regional -Coyhaique-, a 15 km de Puerto Aysén y a 1.731 km al sur de Santiago, vía Ruta 5 y Carretera Austral[42].

32. La infraestructura del Puerto de Chacabuco se compone primariamente de dos sectores para la transferencia de carga y pasajeros:

a. Los Muelles Convencionales Multipropósito, que incorporan los sitios N° 1, N° 2, N° 3, N° 4, N° 6, y N° 7, destinados principalmente a la transferencia de carga general proveniente de naves de carga

[42] En: http://www.chacabucoport.cl/chacabucoport/site/artic/20141120/pags/20141120182407.html [última visita: 2 de octubre de 2020]

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

convencional - contenedores, carga a granel y carga fraccionada-, y a la atención de pasajeros de cruceros.

b. El Terminal de Transbordadores, compuesto únicamente por el Sitio N°5, utilizado principalmente para atender naves de tipo *Roll on – Roll off ("*Ro-Ro*")*, las que transfieren carga rodada, tales como vehículos, buses, camiones y maquinaria pesada[43].

33. La atención de pasajeros en el Puerto de Chacabuco se realiza en terminales destinados a dichos fines, contando con uno de ellos para atención de pasajeros internacionales de 430 m^2 en la zona del Muelle Huillín, parte de los Muelles Convencionales Multipropósito; y por su parte, existe otro para la atención de pasajeros de 230 m^2, ubicado en el sector del Terminal de Transbordadores[44].

34. Con respecto a las áreas de respaldo, el Puerto de Chacabuco cuenta con casi 18.000 m^2 de explanadas pavimentadas, 6.600 m^2 ubicados en dos sectores del Terminal de Transbordadores y 11.347 m^2 repartidos en cuatro sectores de los Muelles Convencionales Multipropósito. Además, existen tres almacenes con 4.740 m^2 en total[45].

35. Por su parte, el Puerto Oxxean es un puerto privado de uso público, ubicado en la localidad de Puerto Chacabuco, a tan solo 180 metros de distancia del Puerto de Chacabuco[46]. Su infraestructura destinada a la transferencia de carga portuaria consta de dos muelles, dos malecones y una rampa, en los que se atienden principalmente naves de carga general, Ro-Ro, pasajeros, y barcos pesqueros[47].

[43] Op. cit. Nota Nº 1, pp. 6-7.
[44] En: http://www.chacabucoport.cl/chacabucoport/site/artic/20141120/pags/20141120180223.html [última visita: 2 de octubre de 2020]
[45] Respuesta de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.
[46] Op. cit. Nota Nº 1, p. 20.
[47] Ibíd., p. 20.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

36. Para la atención de pasajeros de cruceros internacionales, Oxxean cuenta con un terminal de 400 m^2. Además, dispone de 9.000 m^2 de explanadas, entre los que se encuentra una bodega de 500 m^2 [48].

37. Fuera de la Bahía de Chacabuco, está la localidad de Puerto Cisnes, situada en la comuna de Cisnes, que cuenta con infraestructura administrada por Emporcha. Principalmente cumple una labor de conectividad, transfiriéndose carga rodada y, en menor medida, carga en otros formatos[49].

38. Como se mencionó al inicio de esta sección[50], otros puertos menores se encuentran en las localidades de Puerto Aguirre, Melinka y Lago General Carrera. Al respecto, la ubicación los mismos no permite unir los principales centros poblados de Aysén con otras regiones del país por vía marítima, pues no se localizan en territorio continental, si no que en territorio insular -Puerto Aguirre y Melinka- y en un lago -Lago General Carrera-.

39. Sin embargo, algunos de éstos son puntos intermedios de distintas rutas que unen la Región de los Lagos con la Región de Aysén[51], toda vez que estas zonas requieren de conectividad principalmente para el transporte de pasajeros[52].

[48] Respuesta de fecha 14 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1655, de 3 de septiembre de 2020.
[49] Respuesta de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.
[50] Ver supra, p.29.
[51] A modo de ejemplo, la compañía Naviera Austral opera la ruta Quellón Chacabuco, teniendo como paradas intermedias Melinka, Puerto Cisnes y Puerto Aguirre, entre otras. Ver https://www.navieraustral.cl/cordillera/ [última visita: 2 de octubre de 2020]
[52] Que existan rutas para realizar conectividad en la zona, implica que estos puntos cuentan con instalaciones portuarias de conectividad, particularmente rampas, las cuales son esenciales para la prestación del servicio de conectividad pues permiten el zarpe y la recalada de embarcaciones, así como el embarque y desembarque de carga y pasajeros. En cuanto a la administración de esta infraestructura portuaria pública, la Dirección de Obras Públicas está facultada para celebrar convenios de administración y explotación con las empresas portuarias estatales. Respecto a las rutas, existen algunas de ellas en que los servicios de transporte marítimo de conectividad cuentan con una serie de incentivos que tienen como objetivo fortalecer el transporte público en las regiones del país, poniendo especial énfasis en los sectores que presentan problemas de conectividad para sus habitantes. Para este propósito, la Ley N° 20.378 establece una serie de subsidios y mecanismos que permiten al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de la División de Transporte Público Regional a destinar recursos para impulsar servicios de transporte, a través de mejoras en las condiciones de operación, accesibilidad, infraestructura vial, entre otras.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

A.2. Características de la carga transferida

40. El tonelaje movilizado en la Región de Aysén se resume en la Tabla N° 1 siguiente:

Tabla N° 1: **Tonelaje movilizado de norte a sur en la Región de Aysén Periodo 2016-2019**

Puerto	2016	2017	2018	2019
Melinka	38.521	5.074	61.167	57.562
Puerto Cisnes	34.837	29.061	151.689	163.420
Puerto Aguirre	8.846	10.905	5.822	3.287
Chacabuco	561.312	607.945	603.768	454.378
Lago General Carrera	84.203	68.089	51.126	55.820
Total	**727.719**	**721.074**	**873.572**	**734.467**

Fuente: Elaboración propia a partir de los boletines estadísticos publicados en página web de Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ("Directemar").

41. Como se puede observar, en cuanto al tonelaje movilizado existe una predominancia de los Puertos de la Bahía de Chacabuco, los que representaron el 72,9% del total entre los años 2016 y 2019. Asimismo, se destaca el aumento de tonelaje transferido por Puerto Cisnes desde el año 2017 al año 2018, pasando desde casi 30.000 toneladas hasta más de 150.000 desde un año al otro y superando las 160.000 toneladas al año 2019[53].

42. En cuanto a los tipos de operación que existen en la zona, principalmente hay transferencia de exportación, importación y cabotaje nacional. A continuación, la Tabla N° 2 presenta las magnitudes de carga transferida por tipo de operación en los puertos de la región.

[53] Cabe señalar que esta Fiscalía observó algunas discordancias entre la información de la Directemar y la informada por Emporcha. Lo anterior puede deberse a que la empresa portuaria no registraría la cantidad de toneladas a las que corresponden los rodados transferidos en Puerto Cisnes. En: Respuesta de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Tabla N° 2: Tonelaje transferido por tipo de operación en la Región de Aysén Periodo 2016-2019

Tipo de operación	2016	2017	2018	2019
Exportación	73.866	41.449	49.590	-
Importación	874	95	54	275
Cabotaje	652.979	679.530	823.928	734.192
Total	**727.719**	**721.074**	**873.572**	**734.467**

Fuente: Elaboración propia a partir de los boletines estadísticos publicados en página web de Directemar.

43. Se observa de la tabla anterior que la Región de Aysén presenta una baja apertura al comercio exterior por vía marítima, correspondiendo prácticamente la totalidad de su carga transferida por esta vía a cabotaje nacional. Conforme a lo anterior, de acuerdo a estadísticas de la Directemar[54], entre los años 2016 y 2019, de los puertos analizados en el presente escrito, la única zona donde se habría transferido carga internacional -como origen y destino- es la Bahía de Chacabuco. Por el contrario, en dicho periodo, las toneladas transferidas en cabotaje representaron el 94,6% del total de carga transferida.

44. De las diligencias realizadas por esta Fiscalía, un factor que explicaría la predominancia del cabotaje nacional en la Región de Aysén, es el rol que cumplen sus puertos en la conectividad de la zona, especialmente con la Región de Los Lagos. Esto también fue señalado por Emporcha en su presentación, además de indicar que la infraestructura vial regional es deficitaria[55], existiendo alrededor de un 13,6% del total de las carreteras pavimentadas, dificultándose la conexión por vía terrestre nacional entre las principales urbes de ambas regiones, Coyhaique y Puerto Montt.

45. Como consecuencia de lo anterior, en los Puertos de la Bahía de Chacabuco se observa una transferencia significativa de carga rodada, la que es transportada a través de naves Ro-Ro. La carga rodada representó entre el

[54] Boletín Estadístico Marítimo Edición 2020, Directemar. p. 71-72. Disponible en: https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20180626/asocfile/20180626141553/baem2020_alta.pdf [última visita: 2 de octubre de 2020]
[55] Op. cit. Nota Nº 1, pp. 24-25.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

[60%-75%] de la carga movilizada en la Bahía de Chacabuco, como se puede ver a continuación en la Tabla N° 3[56]:

Tabla N° 3: Transferencia de toneladas por tipo de carga en la Bahía de Chacabuco Periodo 2016 - junio 2020[57]

Tipo Carga	2016	2017	2018	2019	2020 (jun)
Contenedorizada	[40.000-60.000]	[20.000-40.000]	[20.000-40.000]	[20.000-40.000]	[0-20.000]
General Fraccionada	[80.000-100.000]	[80.000-100.000]	[100.000-200.000]	[100.000-200.000]	[60.000-80.000]
Graneles	[80.000-100.000]	[60.000-80.000]	[60.000-80.000]	[0-20.000]	[20.000-40.000]
Rodada	[400.000-600.000]	[400.000-600.000]	[400.000-600.000]	[200.000-400.000]	[100.000-200.000]
Total	**[600-000-800.000]**	**[600-000-800.000]**	**[600-000-800.000]**	**[400.000-600.000]**	**[200.000-400.000]**

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 y respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020.

46. Con respecto a los sectores económicos a los que pertenece la carga movilizada, esto se puede observar en la Tabla N° 4 siguiente:

[56] **Anexo confidencial [1]** Conforme a la presentación de Emporcha y de las diligencias realizadas por esta Fiscalía, los Puertos de la Bahía de Chacabuco representan aproximadamente el 70% de las toneladas transferidas en la Región de Aysén. En virtud de esto, los análisis que se presentan a continuación en esta sección, sólo contemplan dichas infraestructuras portuarias. Ver: Op. cit., Nota N° 1, p. 23. Sin perjuicio de lo anterior, en la sección II.B, en la cual se analizan las participaciones de mercado, se incluye a Puerto Cisnes debido a cierta sustituibilidad que esta Fiscalía ha determinado en algunos tipos de carga.

[57] **Anexo confidencial [2]** La categoría "Graneles" incorpora tanto la transferencia de granel sólido como la carga de combustible, lo que es subdividido en el análisis de mercado relevante de la sección II.B. Por su parte, la categoría "Rodada" fue aproximada para un participante, de acuerdo al tonelaje promedio por tipo de vehículo entregado por el mismo, lo que fue incorporado en las siguientes tablas de esta sección. Finalmente, en cuanto a los totales de la carga transferida, se presentan ciertas discrepancias con la información agregada para la Bahía de Chacabuco de los boletines estadísticos de la Directemar, como se puede comparar con las tablas N° 1 y N° 2 anteriores.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Tabla N° 4: **Transferencia de toneladas por sector económico de la carga en la Bahía de Chacabuco**
Periodo 2016 - junio 2020[58]

Sector	2016	2017	2018	2019	2020 (jun)
General	[400.000-600.000]	[400.000-600.000]	[400.000-600.000]	[200.000-400.000]	[200.000-400.000]
Industrial	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]
Minero	[80.000-100.000]	[60.000-80.000]	[40.000-60.000]	[0-20.000]	[20.000-40.000]
Pesquero	[80.000-100.000]	[60.000-80.000]	[80.000-100.000]	[100.000-200.000]	[40.000-60.000]
Otros	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]
Total	**[600-000-800.000]**	**[600-000-800.000]**	**[600-000-800.000]**	**[400.000-600.000]**	**[200.000-400.000]**

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 y respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020.

47. Así, de la tabla anterior es evidente que predomina el cabotaje de carga general[59]. Luego, destaca el sector pesquero, compuesto de pesca blanca y acuicultura, el que superó el año 2019 las [0-200.000] toneladas transferidas[60]. Por último, está el sector minero, que presenta una caída sostenida en las toneladas transferidas entre los años 2016 y 2019, con un repunte en lo que va del año 2020[61].

48. Respecto a los principales orígenes y destinos de la carga, tal como se indicó anteriormente[62], la Región de Los Lagos y, en particular, la comuna de Puerto Montt reviste especial relevancia, dada la magnitud de carga transferida entre esa zona y la Bahía de Chacabuco. Esto se puede ver en la Tabla N° 5 siguiente que muestra las toneladas movilizadas por localidad con origen o destino en la Bahía de Chacabuco:

[58] **Anexo confidencial [3]**
[59] Cabe señalar que la carga rodada ha sido clasificada exclusivamente como carga general.
[60] **Anexo confidencial [4]**
[61] Esta caída sostenida en el sector minero, se habría producido por la quiebra de la Sociedad Contractual Minera El Toqui y, el alza estaría relacionado con el ingreso de la Sociedad Minera Pacífico del Sur SpA, quien compró activos de la Minera El Toqui en el marco del proceso de insolvencia de dicha empresa. En: Respuesta de fecha 30 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1765, de 22 de septiembre de 2020.
[62] Ver supra, P.44.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Tabla N°5: Transferencia de toneladas por origen y destino de la carga en la Bahía de Chacabuco
Periodo 2016 - junio 2020[63-64]

Localidad	2016	2017	2018	2019	2020 (jun)
Puerto Montt	[200.000-400.000]	[400.000-600.000]	[400.000-600.000]	[200.000-400.000]	[100.000-200.000]
Zona Pesca	[80.000-100.000]	[80.000-100.000]	[100.000-200.000]	[100.000-200.000]	[80.000-100.000]
Puerto Aguirre	[40.000-60.000]	[20.000-40.000]	[40.000-60.000]	[40.000-60.000]	[0-20.000]
San Antonio	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]	[20.000-40.000]	[0-20.000]
Punta Arenas	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]
Otros	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]	[0-20.000]
Internacional	[60.000-80.000]	[40.000-60.000]	[20.000-40.000]	[0-20.000]	[0-20.000]
S/I	[20.000-40.000]	[20.000-40.000]	[40.000-60.000]	[40.000-60.000]	[0-20.000]
Total	**[600-000-800.000]**	**[600-000-800.000]**	**[600-000-800.000]**	**[400.000-600.000]**	**[200.000-400.000]**

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 y respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020.

49. Así, conforme a la tabla anterior, se confirma que Puerto Montt es la principal ruta de transferencia de carga, la cual superó el [35%-55%] del total de carga transferida de cada año analizado. Es más, alcanzó el [55%-75%] del total el año 2017[65].

50. Finalmente, se observa que es importante la transferencia de carga entre los Puertos de la Bahía de Chacabuco y las zonas de pesca[66], representando entre un [0%-15%] y un [30%-45%] del total movilizado en el periodo de análisis[67].

[63] Esta tabla muestra suma de toneladas transferidas que tuvieron indistintamente como origen o destino los puertos de la Bahía de Chacabuco. Respecto a la localidad de Puerto Aguirre, cabe señalar que al ser una parada de la ruta Quellón-Chacabuco operada por Naviera Austral, dicha carga podría provenir en su mayoría de la comuna de Quellón, aunque no es posible para esta Fiscalía determinar el origen inicial de acuerdo a la información entregada.
[64] **Anexo confidencial [5]**
[65] **Anexo confidencial [6]**
[66] Sectores de la Región de Aysén dedicadas a la pesca blanca y centros de cultivo acuícolas.
[67] **Anexo confidencial [7]**

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

B. Mercado relevante

B.1. Mercado relevante del producto

51. La definición del mercado relevante del producto en informes anteriores emitidos por este H. Tribunal ha sido, por un lado, consistente en delimitarlo a los servicios portuarios básicos en puertos estales y privados de uso público y, por otro lado, ha centrado su atención en dos dimensiones de la capacidad de atención de la infraestructura portuaria a licitar: (i) la nave de diseño; y (ii) el tipo de carga[68].

52. Para el caso particular del Puerto de Chacabuco, el tipo de carga atendida está claramente segmentada por frente de atraque, destinándose la carga a granel, contenedorizada y fraccionada -en mayor medida- a los Muelles Convencionales Multipropósitos, mientras que la carga rodada se atiende en el Terminal de Transbordadores. Esto se ve reflejado en la Tabla N° 6 siguiente:

Tabla N° 6: Porcentaje de toneladas transferidas en Puerto de Chacabuco en cada zona de atención por tipo de carga
Periodo 2016 - junio 2020

Tipo Carga	Contenedorizada	General Fraccionada	Graneles	Rodada
Muelles Multipropósito	100%	82%	100%	0%
Terminal de Transbordadores	0%	18%	0%	100%

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020.

53. La especialización de las zonas de atención sería una consecuencia del tipo de estructura esencialmente distinta de cada terminal. Así, para el atraque de naves Ro-Ro se requiere de rampas de hormigón que propicien el correcto embarque y desembarque de vehículos[69], lo que correspondería a la infraestructura del Terminal de Transbordadores.

[68] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafos 11-29, pp. 26-32; Informe N° 11/2014, secciones 6.1 y 6.2, pp. 23-26; e Informe N° 9/2013, secciones 6.1 y 6.3, pp. 28-31 y 33.
[69] De hecho, las naves Ro-Ro atracan por la proa, a diferencia de las naves tradicionales, las cuales atracan perpendicularmente al sitio.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

i. Nave diseño

54. Respecto a las naves de diseño, en opinión de esta Fiscalía, se debe definir una para cada sector de atención, es decir, una nave de diseño para los Muelles Convencionales Multipropósito y otra distinta para el Terminal de Transbordadores.

55. Lo anterior es similar a lo planteado por Emporcha, que señala en su presentación que esta dimensión del mercado relevante del producto debe ser definida por separado para cada frente de atraque a licitar, distinguiendo entre los Muelles Convencionales Multipropósito, el Terminal de Transbordadores y el Muelle Flotante[70]. Sin embargo, este Servicio considera que se debe prescindir de una definición particular para el Muelle Flotante, por cuanto la nave de diseño del mismo podría ser atendida en otros sitios del puerto[71].

56. Con respecto a la nave de diseño de los Muelles Convencionales Multipropósito, se considerará la del Sitio N°1, la cual cuenta con las mayores dimensiones, alcanzando los 190 metros de eslora, 9,6 metros de calado y 26 metros de manga.

57. Ahora bien, cabe señalar que, según lo informado por Emporcha, las mayores naves atendidas tendrían una eslora de entre los 130 y 150 metros, y la cantidad de recaladas de las mismas sería inferior respecto de naves con menor eslora, por tanto, Emporcha define el mercado relevante como el de una nave containera de 131 metros de eslora[72].

58. En lo que respecta a naves de carga, las con mayor eslora que han recalado en Puerto de Chacabuco, corresponderían a naves graneleras y containeras, las que no alcanzarían los 150 metros de eslora, destacando en el segundo segmento dos naves, con esloras entre 125 metros y 132 metros, que recalaron 49 y 47 veces cada una, respectivamente[73].

[70] Op. cit. Nota Nº 1, pp. 40-41.
[71] Por ejemplo, en los sitios N°1 y N°2.
[72] Op. cit. Nota Nº 1, pp. 40-41.
[73] Oficio Ord. N° 3500/879, de 10 de septiembre de 2020, de la Capitanía de Puerto de Chacabuco en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

59. En relación a esto, la Tabla N° 7 siguiente muestra las toneladas transferidas en el Puerto de Chacabuco por eslora de nave:

Tabla N° 7: Porcentaje de toneladas transferidas en frentes de Emporcha por eslora de la nave[74]
Periodo enero de 2018 - junio 2020

Eslora	Muelles Multipropósito	Terminal Transbordadores	Otros S/I
Más de 150 metros	0%	0%	0%
Entre 130 y 150 metros	53%	40%	0%
Entre 100 y 130 metros	19%	59%	0%
Entre 70 y 100 metros	4%	0%	3%
Entre 40 y 70 metros	21%	1%	2%
Menor a 40 metros	3%	0%	95%
Total	**100%**	**100%**	**100%**
Total General	**23,6%**	**68,1%**	**8,4%**

Fuente: Elaboración propia a partir de Oficio Ord. N° 3500/879, de 10 de septiembre de 2020, de la Capitanía de Puerto de Chacabuco en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020.

60. Al respecto, se puede observar que en los Muelles Convencionales Multipropósito las naves con una eslora entre los 130 metros y 150 metros transfirieron un 53% del total de la carga en dicho sector durante el periodo analizado, sin haberse atendido naves con eslora superior a los 150 metros[75].

61. Así, en opinión de esta Fiscalía y siguiendo el razonamiento de este H. Tribunal en casos anteriores[76], sería pertinente considerar a los puertos que actualmente puedan atender naves portacontenedores y graneleras de hasta 150 metros de eslora, pues representan el grueso de la transferencia en los Muelles Convencionales Multipropósito, y que potencialmente puedan

[74] Oficio Ord. N° 3500/879, de 10 de septiembre de 2020, de la Capitanía de Puerto de Chacabuco en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020. Los porcentajes asociados al total general varían si se comparasen con los datos aportados por Emporcha, debido principalmente a que la Capitanía de Puerto Chacabuco informó únicamente recaladas y zarpes de naves mayores, es decir, con arqueo bruto superior a 50 toneladas.
[75] Si bien Emporcha señaló en su solicitud de informe que atendió una nave granelera de 190 metros de eslora el año 2018, lo anterior no constaría en la base de datos entregada por la misma Empresa Portuaria a esta Fiscalía, tampoco en lo reportado por la Capitanía de Puerto de Chacabuco. En ambas respuestas, la nave de carga con mayor eslora atendida en el Puerto de Chacabuco entre enero de 2018 y junio de 2020, no habría alcanzado los 150 metros. Ver: Op. cit. Nota Nº 1, Cuadro N° 9, p.13.
[76] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 34; Informe N° 11/2014, sección 6.4, p. 28; e Informe N° 10/2014, sección 6.4, p. 32.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

atender la nave de diseño del Sitio N° 1, como parte del mercado relevante del producto.

62. Por su parte, al analizar el Terminal de Transbordadores, en primera instancia habría que considerar que, a diferencia de los Muelles Convencionales Multipropósito, el Proyecto de Inversión Obligatorio ("POI") contempla mejoras a su infraestructura[77]. La realización de dichas mejoras permitiría atender una nave de hasta 150 metros de eslora en el terminal[78].

63. Además, esta Fiscalía considera relevante señalar que el Terminal de Transbordadores atiende desde noviembre de 2019 a la nave Dalka, de 147 metros de eslora, siendo actualmente la única nave superior a 100 metros de eslora atendida en dicho sector[79].

64. Por tanto, el mercado relevante del producto en la dimensión de nave de diseño en el Terminal de Transbordadores quedaría definido, en opinión de esta Fiscalía, a aquellos terminales portuarios de uso público capaces de atender naves Ro-Ro de la envergadura y características de la nave Dalka y que potencialmente pudiesen atender una nave de las dimensiones descritas en el POI tras la ejecución del mismo.

ii. Tipo de carga transferida

65. Respecto del tipo de carga transferida, la baja sustitución de la demanda entre las modalidades de transporte de carga implica, en opinión de este Servicio y como lo ha señalado este H. Tribunal en informes anteriores[80], que el mercado relevante debiera segmentarse por cada tipo de carga.

---

[77] Ver sección III.D.

[78] Sobre este punto, es necesario señalar que el Anexo N° VII del Borrador de Bases establece en los requisitos mínimos del POI una eslora de 150 metros, mientras que en la presentación de Emporcha se indica que sería de 155 metros. Ver: Anexo N° VII, Borrador de Bases, p. 47, y Op. Cit. Nota N° 1, p. 41. Conforme a lo anterior, esta Fiscalía consideró la eslora de 150 metros, toda vez que es la que consta en el documento sometido a pronunciamiento de este H. Tribunal.

[79] Oficio Ord. N° 3500/879, de 10 de septiembre de 2020, de la Capitanía de Puerto de Chacabuco en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020.

[80] TDLC, Informe Nº 14/2019, párrafo 93; Informe N° 11/2014, sección 6.2, p. 26; e Informe N° 10/2014, sección 6.2, p. 24.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

66. Para el presente caso, en opinión de esta Fiscalía serían los siguientes tipos de cargas: (i) carga fraccionada; (ii) granel sólido; (iii) granel líquido; (iv) carga contenedorizada; y (v) carga rodada.

67. De acuerdo a lo indicado en el acápite anterior[81], las cargas fraccionadas, contenedorizadas y en graneles, tanto líquidos como sólidos, son transferidas principalmente en los Muelles Convencionales Multipropósito. Esto implicaría que, en la definición de mercado relevante del producto, la capacidad de transferir dichas cargas fuese aparejada a las restricciones impuestas a la nave de diseño en el Sitio N°1.

68. Lo anterior, a juicio de esta Fiscalía, debiese establecerse para las cargas contenedorizadas y de graneles sólidos, en vista de que estas cargas son transferidas por las mayores naves que han recalado en el Puerto de Chacabuco desde enero de 2018 hasta la actualidad[82].

69. Por el contrario, la carga fraccionada se relaciona en buena parte a la transferencia de carga de los sectores de pesca blanca y acuicultura, en los que se utilizan, en general, barcazas y naves pesqueras industriales, las cuales tienen menores dimensiones que los buques graneleros o portacontenedores[83], por tanto, se considerará como parte del mercado relevante del producto a puertos que sean capaces de atender dicha carga.

70. En cuanto a la transferencia de graneles líquidos, dicha operación estaría asociada a la carga de combustibles, principalmente para naves de la industria salmonera y naves de aprovisionamiento para el funcionamiento de los centros de cultivo, constituyéndose únicamente como una operación de carga y no de descarga[84]. Luego, serán definidos como parte del mercado relevante del producto aquellos puertos de uso público capaces de realizar operaciones de carga de combustibles.

---

[81] Ver supra, sección II.B.1.
[82] Tal como se señala en *supra* 60, las mayores naves de carga que han recalado en el Puerto de Chacabuco corresponden a naves graneleras y containeras, las que transfieren carga de granel sólido y contenedorizada, respectivamente.
[83] Declaración confidencial de fecha 16 de septiembre de 2020 realizada en el marco de la Investigación Rol FNE 2631-20, caratulada "Informe al TDLC por consulta de EMPORMONTT sobre licitación del Recinto Portuario de Puerto Montt". **Anexo confidencial [8]**
[84] Correo electrónico enviado por Emporcha con fecha de 24 de septiembre de 2020.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

71. Por su parte, la participación en el mercado relevante del producto de carga rodada, quedará supeditado a las restricciones de participación según nave de diseño del Sitio N°5 del Terminal de Transbordadores.

72. Por último, se definirá la atención a pasajeros de cruceros internacionales como un mercado de producto independiente, en el que participan aquellos puertos que cuentan con un terminal para atención de pasajeros, pues la capacidad de atraer cruceros hacia un puerto en particular dependería en buena medida de contar con dicha infraestructura. Además, los cruceros pueden embarcar o desembarcar directamente en los muelles o utilizando *tenders*[85], con lo que las restricciones de nave de diseño se hacen menos relevantes.

B.2. Mercado relevante geográfico

73. En cuanto al componente geográfico del mercado relevante, los puertos de la Región de Aysén no se encontrarían en condiciones de competir con puertos de la Región de Los Lagos o de la Región de Magallanes y Antártica Chilena[86]. Lo anterior pese a que, en su solicitud de informe, Emporcha señala que el mercado geográfico debiese definirse más allá de los límites de la Región de Aysén[87].

74. En opinión de esta Fiscalía, y conforme a los criterios señalados por este H. Tribunal[88], la distancia en línea recta entre el Puerto de Chacabuco y los principales puertos de la Región de los Lagos, es superior a los 400 km y la distancia en línea recta entre el mismo y el Terminal Arturo Prat ubicado en Punta Arenas y administrado por la Empresa Portuaria Austral, superior a los 850 km, harían inviable considerarlos como sustitutos.

75. Adicionalmente, y tal como se indicó anteriormente[89], dentro de la Región de Aysén existen puertos ubicados en territorio insular -Puerto Aguirre y

[85] Op. cit. Nota N° 1, p. 6.
[86] Declaración confidencial de fecha 21 de agosto de 2020. **Anexo confidencial [9]**
[87] Op. cit. Nota Nº 1, p. 40.
[88] TDLC, Informe Nº 9/2013, sección 6.2, pp. 31-33.
[89] Ver supra, p.44.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Melinka-, en el Lago General Carrera, y en territorio continental -Puertos de la Bahía de Chacabuco y Puerto Cisnes-.

76. Para efectos del análisis de mercado relevante, se considerarán únicamente los Puertos de la Bahía Chacabuco y Puerto Cisnes. Esto, se debe a que los restantes puertos de la región no pueden transferir carga hacia los principales centros poblados de la misma sin tener que requerir de los servicios de los Puertos de la Bahía de Chacabuco o Puerto Cisnes.

77. Asimismo, dadas sus precarias instalaciones no soportarían grandes volúmenes de cargas, siendo sólo rampas de conectividad, por lo difícilmente pueden ser considerados competidores de los otros tres puertos[90].

78. Luego, esta Fiscalía considera que el mercado relevante geográfico quedaría delimitado a los Puertos de la Bahía de Chacabuco y Puerto Cisnes, salvo para la carga de combustible, cuya definición se acotará a la Bahía de Chacabuco, al existir menor sustituibilidad de la demanda con Puerto Cisnes por las características del servicio ofrecido.

B.3. Definición mercado relevante

79. De acuerdo con lo señalado en los párrafos precedentes, el mercado relevante para la licitación sobre la que recae la solicitud de Emporcha, en opinión de esta Fiscalía, es el de la provisión de servicios portuarios básicos, segmentados en transferencia de carga contenedorizada, fraccionada, a granel sólido, y rodada, así como la recepción y atención de pasajeros de cruceros internacionales efectuados en los Puertos de la Bahía de Chacabuco y Puerto Cisnes.

80. Asimismo, dichos puertos debiesen tener la capacidad de atender naves portacontenedoras, graneleras de las dimensiones atendidas por el Sitio N°1 de los Muelles Convencionales Multipropósito y que potencialmente pudiesen atender su nave de diseño; la capacidad de atender naves de tipo Ro-Ro, de las dimensiones soportadas por el Sitio N°5 del Puerto de Chacabuco, ubicado en el Terminal de Transbordadores, para el caso de

[90] Declaración confidencial de fecha 21 de agosto de 2020. **Anexo confidencial [10]**

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

carga rodada y que potencialmente pudiesen atender la nave de diseño del mismo sitio tras la ejecución del POI.

81. También se considerarán como competidores en el segmento de la carga fraccionada a los puertos de uso público ubicados en la Bahía de Chacabuco y en la localidad de Puerto Cisnes, que sean capaces de atender dicha carga.

82. Por su parte, en el segmento del granel líquido se considerará a todos los puertos de uso público de la Bahía de Chacabuco que realicen carga de combustibles a naves.

B.4. Caracterización de la oferta

83. Los frentes de atraque de uso público de los puertos considerados dentro del mercado relevante geográfico, con las naves de diseño para sus sitios más relevantes y los servicios ofrecidos por cada uno, se presentan a continuación en la Tabla N° 8:

Tabla N° 8: Características de puertos de uso público en la Bahía de Chacabuco y en Puerto Cisnes

Indicador	Puerto de Chacabuco		Puerto Oxxean de Chacabuco			Puerto Cisnes
Servicios	Transferencia de rodados contenedores, granel sólido, fraccionados, carga de combustible y atención de pasajeros de cruceros		Transferencia de rodados, fraccionados, carga de combustible y atención pasajeros de cruceros			Transferencia de rodados y fraccionados
Frente	MCM (Sitio N°1)	TT (Sitio N°5)	Muelle N°1 (Longitudinal)	Muelle N°1 (Acoderado)	Rampa	S/I
Eslora máxima (mts)	190	137	73	131	74,2	80
Calado máximo (mts)	9,6	5,32	2,8	7	2,1	2,8
Manga máxima (mts)	26	21	15,9	18,52	15,9	12,1
Arqueo Bruto máximo (ton)	30.000	11.866	1.766	3.516	1.766	2.247

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020; respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1478, de 14 de agosto de 2020; y respuesta de Emporcha de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

84. Considerando los servicios ofrecidos por puerto definido y sus respectivas naves de diseño, se presenta a continuación la Tabla N° 9, que determina si dichos puertos participan dentro de los mercados relevantes definidos anteriormente.

Tabla N° 9: Puertos de uso público en la Bahía de Chacabuco y en Puerto Cisnes y su participación en mercados relevantes definidos

Mercado relevante por servicio y nave de diseño	Puerto de Chacabuco	Puerto Oxxean	Puerto Cisnes
Transferencia rodados para nave Dalka o similares y potencialmente nave de diseño Sitio N° 5 post POI.	Sí	No	No
Transferencia de granel sólido para naves de 150 metros de eslora y potencialmente para nave de diseño Sitio N° 1.	Sí	No	No
Transferencia de Contenedores para naves de 150 metros de eslora y potencialmente para nave de diseño Sitio N° 1.	Sí	No	No
Transferencia de carga fraccionada.	Sí	Sí	Sí[91]
Carga de combustible en Bahía de Chacabuco	Sí	Sí	No
Atención de pasajeros de cruceros en terminal especializado.	Sí	Sí	No

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020; respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1478, de 14 de agosto de 2020; y respuesta de Emporcha de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.

85. De la tabla anterior se observa que, para la transferencia de carga rodada, granel sólido y contenedores, el Puerto de Chacabuco no tendría sustitutos cercanos de acuerdo a los mercados relevantes definidos para cada uno de estos tipos de carga[92]. Sin embargo, de las diligencias realizadas y únicamente respecto de la transferencia de carga rodada, se podría

[91] Con respecto a la carga movilizada en Puerto Cisnes, no se distingue la categoría de la carga transferida más allá de si es rodada o no. Esto, debido a que Emporcha no llevaría un registro del tipo de carga transferida en este puerto, distinguiendo únicamente entre vehículos y otras cargas. Sin embargo, la empresa portuaria señaló que Puerto Cisnes no es capaz de transferir granel líquido, granel sólido ni contenedores, por lo que se estimó que el total de la carga sin clasificar correspondería a carga fraccionada. En: Respuesta de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.

[92] En: Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020 y respuesta de fecha 8 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1478, de 14 de agosto de 2020

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

considerar que Puerto Oxxean y Puerto Cisnes ejercen cierta presión competitiva, pues serían capaces de atender naves Ro-Ro de hasta 80 metros de eslora[93].

86. Por su parte, en cuanto a la transferencia de carga fraccionada, a juicio de esta Fiscalía, se considera a Puerto Oxxean como un sustituto cercano del Puerto de Chacabuco, mientras que Puerto Cisnes puede incluirse dentro del mercado relevante definido, aunque claramente su presión competitiva será menor, debido a la distancia entre los puertos.

87. Por último, para la carga de combustibles y la atención de pasajeros, se podría considerar a Puerto Oxxean como un sustituto cercano de Emporcha, considerándose participante en dichos mercados relevantes.

88. A continuación, se presentan las participaciones de mercado en los distintos segmentos definidos precedentemente, incluyendo, en el caso de los rodados, a los puertos que ejercen cierta presión competitiva sobre el Puerto de Chacabuco.

89. La Tabla N° 10 siguiente muestra las participaciones por toneladas de carga rodada transferida:

Tabla N° 10: Participación por toneladas de carga rodada transferidas

Periodo 2016-2019[94]

Puerto	2016		2017		2018		2019	
	Tons	%	Tons	%	Tons	%	Tons	%
Chacabuco	[200.000-400.000]	[75%-90%]	[400.000-600.000]	[75%-90%]	[400.000-600.000]	[75%-90%]	[200.000-400.000]	[60%-75%]
Cisnes	S/I	S/I	[20.000-40.000]	[0%-15%]	[40.000-60.000]	[0%-15%]	[60.000-80.000]	[15%-30%]
Oxxean	[60.000-80.000]	[15%-30%]	[60.000-80.000]	[0%-15%]	[80.000-100.000]	[0%-15%]	[60.000-80.000]	[15%-30%]
Total	**[260.000-480.000]**	**100%**	**[480.000-720.000]**	**100%**	**[520.000-760.000]**	**100%**	**[320.000-560.000]**	**100%**

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020; respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1478, de 14 de agosto de 2020; y respuesta de Emporcha de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.

[93] En: Respuesta de fecha 8 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1478, de 14 de agosto de 2020; respuesta de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020 y declaración confidencial de fecha 21 de agosto de 2020. **Anexo confidencial [11]**

[94] **Anexo confidencial [12]**

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

90. Cabe señalar que, respecto a la elaboración de esta tabla, esta Fiscalía debió realizar aproximaciones de las toneladas transferidas, debido a que no todos los puertos registrarían esta información usando dicha unidad de medida [95].

91. Por lo anterior, se presentan las tablas N° 11 y N° 12 que muestran la participación por número de rodados movilizados totales y también segmentando por tipo de vehículo.

Tabla N° 11: Participación por unidades de carga rodada transferidas
Periodo 2016-2019[96]

Puerto	2016		2017		2018		2019	
	N° rodados	% participación	N° rodados	% participación	N° rodados	% participación	N° rodados	% participación
Cisnes	S/I	S/I	[5.000-10.000]	[15%-30%]	[5.000-10.000]	[15%-30%]	[5.000-10.000]	[15%-30%]
Chacabuco	[15.000-20.000]	[75%-90%]	[20.000-25.000]	[60%-75%]	[20.000-25.000]	[60%-75%]	[15.000-20.000]	[45%-60%]
]Oxxean	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[0%-15%]
Total general	**[15.000-25.000]**	**100%**	**[25.000-40.000]**	**100%**	**[25.000-40.000]**	**100%**	**[20.000-35.000]**	**100%**

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020; respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1478, de 14 de agosto de 2020; y respuesta de Emporcha de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.

Tabla N° 12: Participación por unidades de carga rodada transferidas por tipo de vehículo
Periodo 2016-2019[97]

Panel A: Camión acoplado, camión rampa y maquinaria pesada								
Puerto	2016		2017		2018		2019	
	N° rodados	% participación	N° rodados	% participación	N° rodados	% participación	N° rodados	% participación
Cisnes	S/I	S/I	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[15%-30%]
Chacabuco	[10.000-15.000]	[85%-100%]	[15.000-20.000]	[85%-100%]	[15.000-20.000]	[85%-100%]	[10.000-15.000]	[75%-90%]
Oxxean	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[0%-15%]
Total	**[10.000-20.000]**	**100%**	**[15.000-30.000]**	**100%**	**[15.000-30.000]**	**100%**	**[10.000-25.000]**	**100%**

[95] Tal como se señaló en la Nota N° 53, no se informó de toneladas transferidas por vehículo en algunos de los puertos descritos. En cuanto a la conversión, ésta se explica en la base de datos elaborada por esta Fiscalía y acompañada en el primer otrosí de esta presentación.
[96] **Anexo confidencial [13]**
[97] **Anexo confidencial [14]**

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Panel B: Camión simple y buses								
Puerto	**2016**		**2017**		**2018**		**2019**	
	N° rodados	**% participación**	**N° rodados**	**% participación**	**N° rodados**	**% participación**	**N° rodados**	**% participación**
Cisnes	S/I	S/I	[1.000-2.000]	[45%-60%]	[1.000-2.000]	[45%-60%]	[1.000-2.000]	[45%-60%]
Chacabuco	[1.000-2.000]	[60%-75%]	[1.000-2.000]	[30%-45%]	[1.000-2.000]	[30%-45%]	[1.000-2.000]	[30%-45%]
Oxxean	[0-1.000]	[15%-30%]	[0-1.000]	[15%-30%]	[1.000-2.000]	[15%-30%]	[0-1.000]	[15%-30%]
Total	**[1.000-3.000]**	**100%**	**[2.000-5.000]**	**100%**	**[3.000-6.000]**	**100%**	**[2.000-5.000]**	**100%**
Panel C: Vehículos menores								
Puerto	**2016**		**2017**		**2018**		**2019**	
	N° rodados	**% participación**	**N° rodados**	**% participación**	**N° rodados**	**% participación**	**N° rodados**	**% participación**
Cisnes	S/I	S/I	[0-5.000]	[30%-45%]	[5.000-10.000]	[45%-60%]	[0-5.000]	[45%-60%]
Chacabuco	[0-5.000]	[75%-90%]	[5.000-10.000]	[45%-60%]	[5.000-10.000]	[45%-60%]	[0-5.000]	[30%-45%]
Oxxean	[0-5.000]	[15%-30%]	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[0%-15%]	[0-5.000]	[0%-15%]
Total	**[0-10.000]**	**100%**	**[5.000-20.000]**	**100%**	**[10.000-25.000]**	**100%**	**[0-15.000]**	**100%**

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020; respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1478, de 14 de agosto de 2020; y respuesta de Emporcha de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.

92. De lo anterior, se observa que Puerto de Chacabuco ha sido el líder, tanto en toneladas como en número de rodados movilizados en todo el periodo de análisis. Además, tiene la mayor participación -con un amplio margen- en la transferencia de vehículos de carga, como camiones acoplados y camiones rampa, donde su participación mínima ha llegado al [65%-80%] en el año 2019[98].

93. No obstante ello, su participación ha caído en el tiempo, en mayor medida debido al aumento de participación de Puerto Cisnes, que además tiene la mayor participación en la transferencia de vehículos menores, buses y camiones simples desde el año 2018[99].

[98] **Anexo confidencial [15]**
[99] Respuesta de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

94. En la Tabla N° 13 se presentan las participaciones de carga fraccionada transferida:

Tabla N° 13: Participación por toneladas de carga fraccionada transferidas

Periodo 2016-2019[100]

Puerto	2016		2017		2018		2019	
	Tons	%	Tons	%	Tons	%	Tons	%
Cisnes	S/I	S/I	[0-10.000]	[0%-15%]	[0-10.000]	[0%-15%]	[10.000-20.000]	[0%-15%]
Chacabuco	[40.000-50.000]	[45%-60%]	[40.000-50.000]	[45%-60%]	[40.000-50.000]	[30%-45%]	[40.000-50.000]	[30%-45%]
Oxxean	[40.000-50.000]	[45%-60%]	[40.000-50.000]	[45%-60%]	[50.000-60.000]	[45%-60%]	[60.000-70.000]	[45%-60%]
Total	**[80.000-100.000]**	**100%**	**[80.000-110.000]**	**100%**	**[90.000-120.000]**	**100%**	**[110.000 - 140.000]**	**100%**

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020; respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1478, de 14 de agosto de 2020; y respuesta de Emporcha de fecha 15 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020.

95. De la Tabla N° 13 anterior, se desprende que existe una alta participación de Puerto de Chacabuco y Puerto Oxxean en este tipo de carga, con una tendencia al alza por parte de este último, mientras Puerto Cisnes transferiría un porcentaje de carga menor al 15%.

96. En la Tabla N° 14 siguiente se presentan las participaciones en transferencia de graneles líquidos (carga de combustible)[101]:

[100] **Anexo confidencial [16]**

[101] Cabe señalar que Emporcha en la base de datos enviada a esta Fiscalía no distingue entre graneles líquidos y sólidos, por lo que este Servicio, a efecto de determinar la participación para el Puerto de Chacabuco en graneles líquidos, usó la información presentada por Emporcha en estos autos para calcular, por cada sitio de los frentes de atraque, la utilización histórica de cada carga. Luego, en base a dichos antecedentes, respecto de la carga de la categoría "Graneles" transferida en los sitios N° 2, N° 3, N° 4 y N° 6 fue catalogada en su totalidad como granel líquido, mientras la carga de la misma categoría transferida en el Sitio N° 1 fue asignada en un 12,38% a granel líquido. Ver: Op. Cit. Nota N° 1, p. 42.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Tabla N° 14: Participación por toneladas de carga a granel líquido transferidas Periodo 2016-2019[102]

Puerto	2016		2017		2018		2019	
	Tons	%	Tons	%	Tons	%	Tons	%
Chacabuco	[15.000-30.000]	[75%-90%]	[15.000-30.000]	[60%-75%]	[15.000-30.000]	[60%-75%]	[0-15.000]	[30%-45%]
Oxxean	[0-15.000]	[15%-30%]	[0-15.000]	[30%-45%]	[0-15.000]	[30%-45%]	[0-15.000]	[60%-75%]
Total	**[15.000-45.000]**	**100%**	**[15.000-45.000]**	**100%**	**[15.000-45.000]**	**100%**	**[0-30.000]**	**100%**

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 y respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020.

97. De lo anterior se observa que la transferencia de graneles líquidos fue bastante superior en Emporcha durante el periodo entre los años 2016 y 2018, pero cayó fuertemente el año 2019, siendo superado en dicho año por Oxxean.

98. Por su parte, en cuanto a la transferencia de contenedores y graneles sólidos, el Puerto de Chacabuco sería el único capaz de atender naves que transportan dichas cargas[103], por lo que abarcaría la totalidad de estos mercados, sin existir presiones competitivas de parte de otros puertos.

99. Por último, en cuanto a la atención de cruceros internacionales, a continuación la Tabla N° 15 muestra las participaciones en este segmento:

Tabla N° 15: Participación por número de pasajeros de cruceros Periodo 2016-2019[104-105]

Puerto	2016		2017		2018		2019	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Chacabuco	[0-10.000]	[0%-15%]	[10.000-20.000]	[45%-60%]	[10.000-20.000]	[45%-60%]	[10.000-20.000]	[45%-60%]
Oxxean	[20.000-30.000]	[85%-100%]	[10.000-20.000]	[45%-60%]	[0-10.000]	[30%-45%]	[10.000-20.000]	[45%-60%]
Total	**[20.000-40.000]**	**100%**	**[20.000-40.000]**	**100%**	**[10.000-30.000]**	**100%**	**[20.000-40.000]**	**100%**

Fuente: Elaboración propia en base a: respuesta de Emporcha de fecha 10 de septiembre de 2020 y respuesta de Puerto Oxxean Chacabuco S.A. de fecha 8 de septiembre de 2020.

[102] **Anexo confidencial [17]**
[103] En: Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020 y respuesta de fecha 8 de septiembre de 2020 a Oficio N° 1478, de 14 de agosto de 2020.
[104] Además de cruceros, Emporcha informó respecto de pasajeros de naves turísticas, los que fueron incorporados en la medida que sus rutas fuesen extensas, incluyendo únicamente la ruta en la categoría “San Antonio o Punta Arenas”.
[105] **Anexo confidencial [18]**

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

100. En esta tabla se observa una intensa dinámica competitiva, dado que el Puerto de Chacabuco pasó de atender apenas el [0%-15%] del total de pasajeros en el año 2016, a disputarse el mercado en partes casi iguales con Oxxean a partir del 2017, año en que Emporcha inauguró su terminal de pasajeros internacionales[106-107].

B.5. Usuarios relevantes

101. Respecto a la demanda por transferencia de carga en los Puertos de la Bahía de Chacabuco, en el segmento de navieras ésta se encuentra altamente concentrada en la empresa Navimag Carga S.A. ("Navimag") y sus relacionadas[108], como se observa en las siguientes tablas:

Tabla N° 16: Participación de navieras en toneladas transferidas en Puertos de la Bahía de Chacabuco Periodo 2018 - junio 2020[109]

Naviera	2018	2019	2020 (jun)
Navimag	[45%-60%]	[60%-75%]	[75%-100%]
Naviera Austral[1]	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Ultranav	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Pesquera Friosur	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Detroit	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Naviera G&T	[15%-30%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Sin información	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Otros	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]

Fuente: Elaboración propia a partir de Oficio Ord. N° 3500/879, de 10 de septiembre de 2020, de la Capitanía de Puerto de Chacabuco en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020.
Nota 1: Naviera Austral es una empresa relacionada a Navimag.

[106] Emporcha, Memoria Anual 2017, p. 6. En: http://www.chacabucoport.cl/transparencia/index.php?action=plantillas_generar_archivo&ig=134&m=12&a=2017&ia=155 [última visita: 2 de octubre de 2020]
[107] **Anexo confidencial [19]**.
[108] Navimag Carga S.A. es una empresa perteneciente a un grupo empresarial familiar chileno, el cual, entre otras inversiones, tiene una participación de un 50% en la propiedad de Naviera Austral, la cual también transporta carga rodada entre la Región de Los Lagos y la Región de Aysén, pero en diferentes rutas Respuesta de fecha 24 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N° 1642, de 2 de septiembre de 2020. También tiene una participación del 33% en la propiedad de Transportes Austral, que opera la ruta entre Caleta La Arena y Caleta Puelche, ambas ubicadas en la Región de Los Lagos y parte de la ruta bimodal que une esta región con la Región de Aysén Respuesta de fecha 21 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. N°1615, de 1° de septiembre de 2020.
[109] **Anexo confidencial [20]**.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Tabla N°17: Participación navieras por toneladas transferidas en el Puerto de Chacabuco Periodo 2018 - junio 2020[110]

Naviera	2018	2019	2020 (jun)
Navimag	[45%-60%]	[60%-75%]	[75%-100%]
Ultranav	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Friosur	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Detroit	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Naviera G&T	[15%-30%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Sin Infomación	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Otros	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]

Fuente: Oficio Ord. N° 3500/879, de 10 de septiembre de 2020, de la Capitanía de Puerto de Chacabuco en respuesta al Oficio Ord. FNE N° 1477, de 14 de agosto de 2020.

102. Conforme a las tablas anteriores, se puede observar que Navimag tiene una participación creciente de la carga transferida en la Bahía de Chacabuco, sumando un [15%-35%] de participación entre los años 2019 y 2020 debido fundamentalmente a la salida del mercado de Naviera G & T en el año 2018, la cual tenía una participación del [15%-35%]. Su participación es aún más relevante si se considera únicamente el Puerto de Chacabuco, donde es el principal cliente. Los usuarios que le siguen en importancia, no alcanzan una participación del [0%-15%] en esta infraestructura portuaria ni tampoco en la bahía en general[111].

103. Esta alta participación de Navimag en la demanda por transferencia de carga, se debería, de acuerdo a las diligencias realizadas por esta Fiscalía, a que esta empresa moviliza la totalidad de la carga rodada transferida en el Puerto de Chacabuco, siendo actualmente el único operador de la ruta que une directamente Puerto Montt y Chacabuco por la vía marítima para este tipo de carga y, a la vez, la principal vía de ingreso de carga rodada para toda la región. En dicha ruta utilizan la nave Dalka que, por sus dimensiones, sólo puede ser atendida en el Puerto de Chacabuco[112].

[110] **Anexo confidencial [21]**.
[111] **Anexo confidencial [22]**.
[112] Ver supra, p. 73.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

104. También cabe destacar la participación de la Naviera Ultranav que, si bien no transfiere una cantidad considerable del total de la carga, transferiría la totalidad de la carga contenedorizada en el Puerto de Chacabuco[113].

105. En cuanto al segmento de agenciamiento, se observa también una alta concentración, en esta ocasión en torno a Inversiones y Servicios Varadero S.A. ("Varadero S.A."), sociedad relacionada a Navimag, coincidiendo en los porcentajes transportados y agenciados por cada uno, conforme se puede ver en las tablas siguientes:

Tabla N°18: Participación agentes de naves en toneladas transferidas en Puertos de la Bahía de Chacabuco.
Periodo 2018 - junio 2020[114]

Agente	2018	2019	2020 (jun)
Varadero S.A	[45%-60%]	[60%-75%]	[75%-100%]
Ultramar	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Naviera Austral[1]	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Pesquera Friosur	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Pesquera Sur Austral	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Detroit S.A.	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Agental	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Naviera G&T	[15%-30%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Otros	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]

Fuente: Oficio Ord. N° 3500/879, de 10 de septiembre de 2020, de la Capitanía de Puerto de Chacabuco en respuesta al Oficio Ord. FNE N° 1477, de 14 de agosto de 2020.
Nota 1: Naviera Austral es una empresa relacionada a Navimag.

[113] De acuerdo a la información entregada por Emporcha, entre los años 2016 y 2019, el [75%-100%] de la carga contenedorizada habría sido facturada a Ultramar, que moviliza carga contenedorizada de cabotaje nacional a través de Transmares, división de la naviera Ultranav. **Anexo confidencial [23]** En: Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020. En cuanto a la relación de Ultramar, Ultranav y su división Transmares, ver: https://www.ultranav.cl/content/organization-0; y http://www.transmares.cl/quienes-somos/ [última visita: 2 de octubre de 2020]
[114] **Anexo confidencial [24]**

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Tabla N°19: Participación agencias de nave por toneladas transferidas en el Puerto de Chacabuco. Periodo 2018 - junio 2020[115]

Agente	2018	2019	2020 (jun)
Varadero S.A	[45%-60%]	[60%-75%]	[75%-100%]
Ultramar	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Friosur	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Pesquera Sur Austral	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Detroit S.A.	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Agental	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Naviera G&T	[15%-30%]	[0%-15%]	[0%-15%]
Otros	[0%-15%]	[0%-15%]	[0%-15%]

Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas entregadas en el marco de la investigación Rol FNE N° 2629-20.

106. Conforme a lo señalado en esta sección, esta Fiscalía concluye que Navimag y sus empresas relacionadas cumplirían con la calificación de usuarios relevantes, superando ampliamente el límite de 25% del del tonelaje de carga marítima movilizado en Puerto de Chacabuco y 15% del tonelaje de carga marítima movilizada en la región, de aplicarse las definiciones y umbrales establecidos en el Dictamen Nº 1045[116]. Respecto de los restantes segmentos de transporte marítimo, de la información disponible no se observan otras empresas que actualmente califiquen como usuarios relevantes a nivel de puerto o de la región. La información detallada se encuentra en las bases de datos acompañadas en el primer otrosí.

C. Barreras a la entrada y condiciones de competencia

107. Como ha sido revisado en pronunciamientos anteriores de este H. Tribunal[117], uno de los aspectos a analizar respecto a potenciales barreras a la entrada es la existencia de bahías aptas para el desarrollo de servicios portuarios.

108. La Dirección de Obras Portuarias de la Región de Aysén indicó que no cuentan con informes, estudios o documentos recientes que analicen las bahías disponibles para proyectos futuros en dicha región. Esto se explicaría

[115] **Anexo confidencial [25]**
[116] Ver supra párrafo 24.
[117] TDLC, Informes Nº 18/2020, párrafo 64, p. 47; Informe N° 11/2014, sección 7.2 pp. 34-35; e Informe N° 10/2014, sección 7.2, p. 36.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

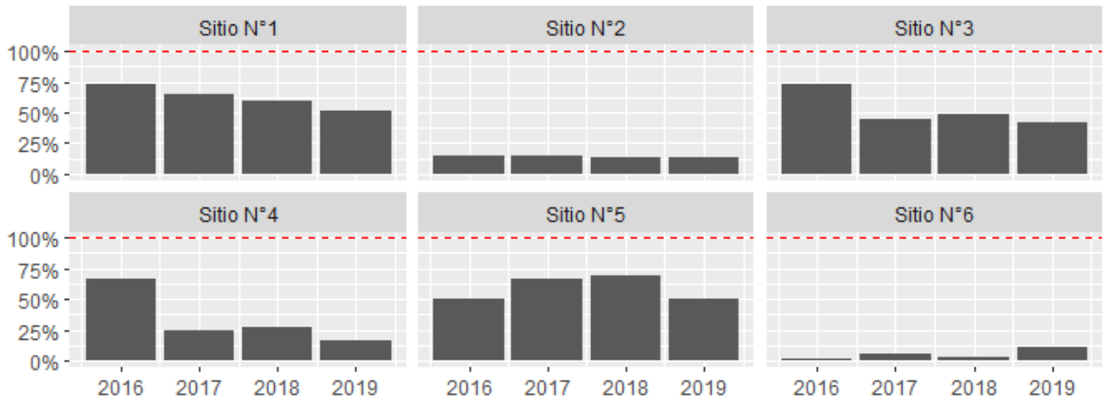
porque, a la fecha, no se observarían necesidades en la zona que se requieran cubrir con proyectos futuros[118]. Adicionalmente, un participante del mercado indicó que, si bien podrían existir bahías disponibles, se debe considerar que habría que incurrir en importantes inversiones relacionadas no sólo con la edificación de infraestructura portuaria, sino que además, en rutas de conectividad a esas zonas para unir un eventual puerto con las vías de transporte terrestre, con dificultades importantes dadas las características geográficas de la zona[119-120].

109. Adicionalmente, existen otros factores exógenos que podrían constituir barreras a la entrada para nuevos operadores de infraestructura portuaria en la zona. De las diligencias realizadas por esta Fiscalía se verifica que existe capacidad ociosa en los Puertos de la Bahía de Chacabuco. Así, el nivel de congestión actual en el Puerto de Chacabuco sería bajo como se puede ver en la Figura N°2 siguiente.

[118] En Oficio Ord. Nº 385, de 23 de septiembre de 2020, del Director de Obras Portuarias de la Región de Aysén.
[119] Declaración confidencial de fecha 21 de agosto de 2020. **Anexo confidencial [26]**
[120] A su vez, hay que tener en consideración que, incluso ante la eventualidad de instalarse una nueva infraestructura portuaria, además de los montos de inversión, los plazos involucrados en este tipo de construcciones. Así, por ejemplo, plazos de la solicitud de una concesión marítima, estudios de impacto ambiental, tiempos de construcción de la infraestructura.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Figura N°2: Utilización anual respecto del óptimo en sitios del Puerto de Chacabuco[121]
Periodo 2016 – 2019



Fuente: Elaboración propia en base a respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020 y a información contenida en Presentación de Emporcha, Cuadro N°26, p 42.

110. Por su parte, Puerto Oxxean operaría también por debajo de sus capacidades máximas de atención[122].

111. Además, el nivel de márgenes publicados en los estados financieros de las empresas portuarias sería bajos. Si bien Emporcha muestra leves ganancias en los últimos cinco años, sus márgenes son inferiores si se comparan con otras empresas portuarias públicas de la zona sur[123].

112. En conclusión, esta Fiscalía considera que existen una serie de barreras a la entrada, tales como capacidad ociosa de los puertos actualmente existentes y los bajos márgenes observados, que dificultarían la entrada de nuevos participantes para la prestación de servicios portuarios en la Región de Aysén.

[121] La utilización de cada sitio del puerto se calculó respecto de la capacidad dedicada, que supone que la carga es transferida a velocidades de transferencias históricas y a la tasa de ocupación óptima según tipo de carga. Ver: Op. Cit. Nota N°1, pp. 42-43.
[122] Declaración de fecha 1° de septiembre de 2020. **Anexo confidencial [27]**
[123] La Empresa Portuaria de Puerto Montt ("Empormontt") tuvo un margen del ejercicio de 15% en el año 2018 y 15,5% en el año 2019, mientras que la Empresa Portuaria Austral ("EPA") tuvo márgenes del ejercicio de 16% en el año 2018 y 16,4% en el año 2019. Ver: Memorias Empormontt y EPA disponibles en: https://www.empormontt.cl/upload/memorias/memoria-2019-b8e5a81af619976819edcd64094d63d9.pdf; y: https://www.epaustral.cl/wp-content/uploads/2020/05/MEMORIA-2019-Final.pdf [última visita: 2 de octubre de 2020]

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

III. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LAS BASES DE LICITACIÓN PROPUESTAS POR EMPORCHA

113. Emporcha, mediante presentación de 16 de julio de este año, acompañó una propuesta de bases de licitación ("Borrador de Bases") para la concesión de los Muelles Convencionales Multipropósitos y el Terminal de Transbordadores, junto con la infraestructura destinada, dentro de esas zonas, a áreas de respaldo y almacenamiento del Puerto de Chacabuco ("Área de Concesión")[124].

114. En función del análisis del mercado realizado y en vista de las condiciones establecidas en el Borrador de Bases, esta Fiscalía considera que existen algunos aspectos que podrían mejorar del documento propuesto por la Empresa Portuaria, tanto porque se observan condiciones del mismo que no cumplen con algunos de los criterios que ha establecido este H. Tribunal en informes anteriores, como otras que no son adecuadas a las particulares condiciones del mercado, ya descritas, y que son sustantivamente diferentes a las observadas por este H. Tribunal en otros puertos públicos en que ha emitido Informes.

115. Conforme a lo anterior, a continuación, se describirán y analizarán las condiciones del Borrador de Bases que tienen incidencia en las condiciones de competencia en la licitación.

A. Requisitos de los oferentes y plazo de presentación de las ofertas

116. La propuesta de Emporcha condiciona la participación en la licitación a que cada oferente o, en caso de consorcio, alguno de sus miembros, deberá *"contar con la siguiente experiencia en la operación portuaria o logística de transporte, debiendo haber transferido a lo menos 350.000 Toneladas o*

[124] Op. cit. Nota Nº 1, punto 3.4., pp. 7-10. Ver también: Definición de "Área de Concesión" en el Borrador de Bases, punto 1, p. 6.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

20.000 vehículos de Carga Rodada al año; en ambos casos en los últimos tres años, lo que deberá demostrarse fehacientemente"[125]. Se restringe también que los miembros de consorcios no podrán sumar la experiencia de dos o más de ellos para alcanzar la experiencia mínima exigida[126].

117. Asimismo, los oferentes deberán acreditar un patrimonio mínimo de U$3.500.000[127]. Si se presentan consorcios, "cada Miembro deberá acreditar un patrimonio mínimo equivalente al producto entre 3.500.000 Dólares y su Participación Accionaria en la Sociedad Concesionaria"[128].

118. Por otro lado, los oferentes que participen en el proceso licitatorio deberán entregar una boleta de garantía por seriedad de la oferta de un monto mínimo de 10.000 UF[129].

119. Cabe destacar que el Borrador de Bases indica que "[q]ueda prohibido que un Miembro de un consorcio Oferente o sus Personas Relacionadas sea Miembro o Persona Relacionada de otro consorcio Oferente. A su vez, un Oferente que no es consorcio no podrá ser Persona Relacionada de otro Oferente o Miembro"[130].

120. En cuanto al plazo para presentar las ofertas, el Borrador de Bases se remite al artículo 7º del Decreto Nº 104, de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece el Reglamento de procesos de licitación pública de las empresas portuarias ("Reglamento").

121. Sobre este acápite, corresponde determinar si las exigencias a los oferentes son o no desmedidas, bajo los criterios ya establecidos por este H. Tribunal en Informes anteriores pues, de serlo, *"podrían constituir un desincentivo a la entrada de nuevos participantes o interesados en la concesión. Sin perjuicio de lo anterior, parece razonable la exigencia de un nivel mínimo de*

[125] Borrador de Bases, punto 2.7.1, literal a), p. 21.
[126] Borrador de Bases, punto 2.7.1, literal d), p. 21.
[127] Borrador de Bases, punto 2.7.2, p. 22.
[128] Borrador de Bases, punto 2.7.2, literal a), p. 22.
[129] Borrador de Bases, punto 2.8.1, literal d), p. 25.
[130] Borrador de Bases, punto 2.8.1, literal a), p. 24.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

experiencia y patrimonio, con el fin de evitar ofertas que puedan generar problemas con posterioridad"[131].

122. En cuanto a la experiencia mínima de los oferentes, conforme a los antecedentes entregados por Emporcha a esta Fiscalía, en promedio entre los años 2016 y 2019, la carga anual de toneladas y el número de rodados es de [400.000-600.000] y [20.000-40.000], respectivamente[132]. Entonces, la experiencia mínima exigida para participar en la licitación es prácticamente equivalente al nivel de carga y rodados que actualmente se moviliza el Puerto de Chacabuco.

123. Sobre este punto, es de opinión de esta Fiscalía que, si bien la experiencia exigida podría ser considerada proporcionalmente alta, no constituiría por sí misma una restricción significativa a la participación de múltiples oferentes, pues el Puerto de Chacabuco moviliza una magnitud de carga muy inferior a otros puertos que se han sometido a procesos de licitación portuaria[133].

124. En el caso específico de la limitación a los miembros de consorcio, quienes no podrán acumular experiencia entre ellos, este H. Tribunal en su reciente informe respecto a la licitación pública del Terminal Mar del Puerto a Gran Escala de San Antonio ("PGE"), estimó esta restricción como razonable[134].

125. Al respecto, esta Fiscalía considera que para esta licitación una restricción como la señalada no afecta significativamente la participación de posibles interesados.

126. Respecto al patrimonio mínimo, tanto individual como por consorcios, se estaría en conformidad a lo indicado por este H. Tribunal[135], sin que su monto sea por sí mismo un factor que restrinja significativamente la participación en la licitación. Asimismo, en relación a la prohibición de participar en más de

[131] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 128; Informe Nº 11/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 51; Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 53; e Informe Nº 9/2013, sección 8.2, numeral (vi), p. 60.
[132] **Anexo confidencial [28]**

[134] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 129.
[135] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 132; Informe Nº 11/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 51; e Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 53.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

un consorcio, esto, estaría en línea con lo señalado por este H. Tribunal, pues así se evitan conductas coordinadas en la licitación[136].

127. Por último, en relación al plazo para presentar ofertas, este H. Tribunal en informes anteriores, ha considerado que el establecimiento de plazos mínimos para la presentación de las propuestas a que se refiere dicho artículo favorece la competencia en el proceso licitatorio, ya que asegura a los postulantes recabar información que es esencial para participar[137].

B. Mecanismo de adjudicación de la concesión

128. El Borrador de Bases distingue entre "Servicios Básicos" y "Servicios Especiales u Opcionales". Respecto a los primeros, son definidos como *"aquellos que son indispensables para el atraque de las naves, la transferencia de cargas, atención de pasajeros o para cuya provisión es necesaria la infraestructura objeto de la Concesión, no existiendo la posibilidad de una provisión alternativa por parte de empresas distintas e independientes del Concesionario, de manera que este los presta o puede prestar en condiciones de monopolio; servicios cuya prestación es obligatoria y cuyas Tarifas no pueden dar como resultado un índice superior a los Índices Tarifarios Máximos y/o se encuentran sujetas a valores máximos"*[138].

129. Por otro lado, los Servicios Especiales son "aquellos para cuya provisión no es necesaria la infraestructura entregada en Concesión pudiendo ser prestados por empresas distintas e independientes del Concesionario, de manera que este enfrenta o puede enfrentar competencia en los Frentes de Atraque; servicios cuya contratación no es obligatoria para el usuario y cuyas Tarifas no forman parte de los Índices Tarifarios Máximos ni están sujetas a valores máximos"[139].

[136] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 133; e Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 53.
[137] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 124; Informe Nº 11/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 50; e Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 52.
[138] Borrador de Bases, punto 1, pp. 12-13.
[139] Borrador de Bases, punto 1, p. 13.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

130. El Borrador de Bases determina que la licitación será adjudicada al oferente cuya oferta de antecedentes generales -experiencia y patrimonio mínimo- haya sido preseleccionada y en cuya oferta económica u oferta final, según corresponda, presente el menor Índice Ofertado, sujeto a un índice máximo ("Imax"), que representa un umbral que, si una oferta lo supera queda automáticamente descalificada[140]. Este valor será determinado por la misma Empresa Portuaria y se tendrá en reserva, siendo conocido sólo al momento de abrirse las ofertas económicas[141].

131. En caso de empate entre ofertas con menor Índice Ofertado, los oferentes que hayan empatado deberán mejorar su oferta económica, presentando una oferta final, la cual no podrá contener tarifas más altas que las inicialmente ofertadas ni arrojar un Índice Ofertado superior al Imax[142].

132. El Índice Ofertado resulta de la aplicación de los montos de algunas tarifas de los servicios que Emporcha califica como básicos, de acuerdo a la siguiente fórmula[143]:

$$I = FMT * (\alpha * TTC + \beta * TTF + \gamma * TTG + TMC + \lambda * TMN) + (1 - FMT) * \delta * (TTR + TMCT + \lambda T * TMNT) \quad [1]$$

Donde:

I : Índice de Tarifas por los Servicios Básicos (CLP$/ton).

FMT : Factor de Modulación Terminales (para dar mayor o menor importancia/protección a tarifas en Muelles Convencionales Multipropósitos versus Terminal de Transbordadores).

TTC : Tarifa de Transferencia de Contenedores de 20 pies en Muelles Convencionales Multipropósitos (CLP$/TEU).

α : Ponderador de la importancia relativa de la carga contenedorizada en Muelles Convencionales Multipropósitos, multiplicado por el factor de conversión de TEUs a toneladas.

TTF : Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada en Muelles Convencionales Multipropósitos (CLP$/Ton).

[140] Borrador de Bases, punto 2.10, p. 31.
[141] Borrador de Bases, punto 2.1, literal k), p. 18.
[142] Borrador de Bases, punto 2.9.6, p. 31.
[143] Borrador de Bases, punto 2.10, pp. 31-33.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

β : Ponderador de la importancia relativa de la carga fraccionada en Muelles Convencionales Multipropósitos.

TTG : Tarifa de Transferencia de Graneles en Muelles Convencionales Multipropósitos (CLP$/Ton).

γ : Ponderador de la importancia relativa de la carga a granel en Muelles Convencionales Multipropósitos.

TMC : Tarifa a la Carga por uso de Muelles Convencionales Multipropósitos (CLP$/Ton).

TMN : Tarifa a la Nave por uso de Muelles Convencionales Multipropósitos (CLP$/MEH).

λ : Factor de conversión de la tarifa cobrada en CLP$/MEH a CLP$/Ton, de acuerdo con la siguiente ecuación:

$$\lambda = \frac{\sum_{i=1}^{N} esl_i * tm_i}{AT}$$

Donde:

esl_i : eslora de la nave i-ésima, atendida en el Año de Referencia en los Muelles Convencionales Multipropósitos.

tm_i : Tiempo de Ocupación de la nave i-ésima en el Año de Referencia en los Muelles Convencionales Multipropósitos.

AT : Tonelaje Anual en el Año de Referencia en los Muelles Convencionales Multipropósitos.

δ : Factor de conversión de rodados para pasar de CLP$/rodado a CLP$/ton.

TTR : Tarifa de Transferencia de Rodados en el Terminal de Transbordadores (CLP$/rodado).

TMCT : Tarifa a la carga por uso de muelle en el Terminal de Transbordadores (CLP$/rodado), que en cualquier caso no podrá ser superior a los indicado en Anexo II, debidamente reajustado según lo indicado en las definiciones

TMNT : Tarifa a la nave por uso de muelle en el Terminal de Transbordadores (CLP$/rodado), que en cualquier caso no podrá ser superior a los indicado en Anexo II, debidamente reajustado según lo indicado en las definiciones

λT : Factor de conversión de la tarifa cobrada en CLP$/hora a CLP$/rodado, de acuerdo con la siguiente ecuación:

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

$$\lambda T = \frac{\sum_{i=1}^{N} tt_i}{NV}$$

Donde:

tt_i : Tiempo de Ocupación de la nave i-ésima en el Año de Referencia en Terminal de Transbordadores.

NV : Número de rodados en el Año de Referencia en Terminal de Transbordadores.

145. Por su parte, existirían tarifas por Servicios Básicos no presentes en el índice Ofertado. Éstas se resumen con sus respectivas siglas en la tabla siguiente:

Tabla N° 20: Tarifas por Servicios Básicos no incluidas en el Índice Ofertado

Tarifas Servicios Básicos	Sigla Tarifas Servicios Básicos
Tarifa de Pasajeros de Turismo	TPT
Tarifa de Transferencia de Contenedores de 40 pies	TTC-40
Tarifa de Transferencia de Contenedores *Reefers*	TTCR
Tarifa de Transferencia de Pasajeros de Conectividad	TPC

Fuente: Borrador de Bases, puntos 1 y 3.11.2, literales a) a c), pp. 13-14, 47-50.

146. Sobre estas tarifas por Servicios Básicos (TTC-40, TTCR, TPT y TPC) y el hecho que no están incluidas en el Índice Ofertado[144], esta Fiscalía considera que dicho Índice debiese incorporar la totalidad de las tarifas de Servicios Básicos definidas por Emporcha, cuando éstas sean homologables a toneladas de carga, utilizando factores para ajustar sus unidades de medida para dichos efectos.

147. Las tarifas no homologables a toneladas de carga podrían generar una distorsión en caso de incorporarse al Índice Ofertado, pues una amplia diferencia entre éstas y las que sí son homologables a toneladas de carga entregaría mayor discrecionalidad a los oferentes para aumentar significativamente aquellas tarifas de un orden de magnitud menor, mediante

[144] Éstas se analizarán en la sección siguiente relativa a las tarifas de los servicios. Ver infra, sección III.C.1.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

una leve disminución en aquellas tarifas de mayor orden de magnitud, sin necesidad de afectar el Índice Ofertado global.

148. Luego, las tarifas denominadas TCP y TCT, al no tratarse de tarifas homologables a toneladas de carga, esta Fiscalía es de la opinión que debiese prestarse especial atención al orden de magnitud de éstas con respecto a las tarifas presentes en el Índice Ofertado propuesto. En caso de causar distorsiones en el último, deben fijarse tarifas máximas para estas tarifas, tal como propuso Emporcha.

149. Con respecto a las tarifas por los Servicios Básicos TTR, TMCT y TMNT, se observa que su unidad de medida ha sido definida en pesos por rodado, sin distinguir entre los distintos tipos de rodados atendidos actualmente, fijándose también un único parámetro para transferir unidad de rodado a toneladas[145]. En otras palabras, un camión con acoplado, un bus y un vehículo pequeño tendrían la misma ponderación tarifaria y la misma conversión a toneladas, a pesar que claramente no es una metodología adecuada para la definición de tarifas máximas.

150. Con miras a evitar distorsiones tarifarias que perjudiquen a vehículos de menor tamaño, esta Fiscalía estima que las tarifas TTR y TMCT deben ser desagregadas según las categorías de rodados atendidos actualmente en el Puerto de Chacabuco, esto es: (i) vehículos menores; (ii) camiones y buses simples; y (iii) camiones acoplados. Por su parte, TMNT, al ser una tarifa de muellaje a la nave, no tiene necesidad de ser segmentado, pero su parámetro debiese capturar el promedio de toneladas transferidas por nave en el puerto a concesionar.

151. Por último, en cuanto a los ponderadores que acompañan a las tarifas, este H. Tribunal ha señalado en informes anteriores que aquéllos deben calcularse sobre proyecciones de transferencia por tipo de carga respecto del total de carga transferida o ingresos por tipo de carga respecto del total de

[145] El factor de conversión no ha sido definido ni publicado por Emporcha y es crítico para determinar la relevancia de los servicios ofrecidos en el Terminal de Transbordadores respecto de los servicios ofrecidos Muelles Convencionales Multipropósito de cara al Índice Ofertado.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

ingresos, durante el tiempo que dure la concesión[146]. Esta Fiscalía es de la opinión que los mismos criterios deben ser aplicados a esta licitación, incluyendo para estos efectos, la proyección del uso de cada terminal respecto del total de carga transferida para el periodo a concesionar, sobre el que se debiese calcular el Factor de Modulación de Terminales ("FMT") incluido en el polinomio.

152. De subsanarse dichas observaciones, esta Fiscalía considera que el mecanismo de adjudicación propuesto por Emporcha estaría en línea con lo establecido por este H. Tribunal, al buscar maximizar los incentivos para que los participantes compitan entre sí en función de un menor Índice Ofertado, generando, de esta forma, competencia *ex ante*[147].

C. Servicios de la concesión del Puerto Chacabuco

153. A continuación, esta sección abordará los distintos temas asociados a los servicios básicos y especiales que se deberá prestar el futuro concesionario, a saber: (i) tarifas de los servicios; (ii) condiciones para tarifas de Servicios Básicos, publicidad y registro de las tarifas; (iii) calidad en la prestación de servicios; y (iv) el Manual de los Servicios.

C.1. Tarifas de los servicios

154. Las tarifas serán básicas o especiales, dependiendo del servicio[148]. En relación a las tarifas de los Servicios Básicos, el Borrador de Bases establece que el concesionario fijará las tarifas que cobre por los servicios que preste, tomando en consideración los índices tarifarios y tarifas máximas contemplados en dicho documento[149].

---

[146] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 96; Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (iii), p. 46; e Informe Nº 9/2013, sección 8.2, numeral (iii), literal a), p. 51.
[147] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 79; Informe N° 11/2014, sección 8.2, numeral (iii), p. 43; Informe N° 10/2014, sección 8.2, numeral (iii), pp. 43-44; e Informe N° 6/2009, sección 9.2, numeral (ii), p. 90.
[148] Borrador de Bases, punto 1, p. 14.
[149] Borrador de Bases, punto 3.11.1, p. 46.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

155. Por otro lado, se faculta al concesionario a otorgar premios por servicios expeditos o descuentos de las tarifas en base a criterios objetivos y no discriminatorios, debiendo publicarse los acuerdos en que consten estos descuentos, de manera que todos los usuarios que se encuentren en la misma situación puedan tomar conocimiento de los mismos y acceder a ellos[150].

156. Las tarifas de los Servicios Básicos podrán ser diferenciadas, determinándose con criterios objetivos y no discriminatorios. Los criterios asociados a cada tarifa deberán ser puestos en conocimiento de los usuarios[151] .

157. A su vez, el Borrador de Bases define un índice tarifario para los Muelles Convencionales Multipropósitos ("IMC")[152] y un índice tarifario para el Terminal de Transbordadores ("ITT")[153-154], mientras que las tarifas de los otros servicios básicos (TMNT, TMCT, TTC-40, TTCR, TPT y TPC) quedarían sujetas a valores máximos[155] previamente definidos.

158. Por consiguiente, el concesionario no podrá cobrar, por los servicios definidos como básicos, tarifas o índices máximos de tarifas que superen aquellos a los que se obligó en el proceso de licitación, sin perjuicio de las fórmulas de reajuste determinadas[156].

159. En relación a los índices tarifarios IMC e ITT, estos no podrán ser superados por el concesionario, reajustándose cada año según el IPC[157]. Respecto a la construcción de estos índices, ellos nacen del menor Índice Ofertado

---

[150] Borrador de Bases, punto 3.11.1, pp. 46-47.
[151] Borrador de Bases, punto 3.11.1, p. 46. Asimismo, los valores deberán ser fijados en pesos chilenos, salvo la tarifa de pasajeros de turismo, que podrá cobrarse en dólares.
[152] Borrador de Bases, punto 3.11.2, literal a), pp. 46-48.
[153] Borrador de Bases, punto 3.11.2, literal b), pp. 48-49.
[154] Respecto de ambos índices tarifarios, el Borrador de Bases indica que *"[e]n caso de que el Concesionario haya establecido Tarifas diferenciadas para alguno de los Servicios Básicos cuyas tarifas son objeto de la referida fórmula, el Índice Tarifario se calculará con la Tarifa más alta fijada por el Concesionario para el respectivo Servicio Básico"*. En: Borrador de Bases, punto 3.11.2, literales a) y b), pp. 48-49.
[155] Borrador de Bases, punto 3.11.2, literal c), pp. 49-50. Estas tarifas máximas serán reajustadas anualmente según la variación del Factor de Ajuste del IPC o del PPI, según corresponda. De esta manera, durante toda la vigencia de la Concesión el Concesionario no podrá registrar montos para las referidas tarifas que superen dichos valores máximos.
[156] Borrador de Bases, punto 3.11.2, pp. 47-50.
[157] Borrador de Bases, numeral 3.11.2, letras a) y b), pp. 47-49.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

respecto del cual la licitación fue adjudicada. Para un mejor entendimiento, se presentan ambos índices a continuación.

$$IMC = (\alpha * TTC + \beta * TTF + \gamma * TTG + TMC + \lambda * TMN) \quad [2]$$
$$ITT = \delta * (TTR + TMCT + \lambda T * TMNT) \quad [3]$$

160. Luego, es directo observar que estos índices forman parte del Índice Ofertado, el que se podría resumir de la siguiente manera ([2] y [3] en [1]):

$$I = FMT * IMC + (1 - FMT) * ITT \quad [4]$$

161. En relación con este acápite, esta Fiscalía puede indicar que el Borrador de Bases[158] cumple con lo indicado por este H. Tribunal en el sentido de que las tarifas de cada servicio con las cuales resulte adjudicada la concesión se consideran como la tarifa máxima aplicable al correspondiente servicio básico, o bien, se emplean para construir los índices tarifarios máximos aplicables a cada uno[159].

162. Respecto a los índices tarifarios, una estructura similar fue ordenada por este H. Tribunal en el Informe N°11, en el que se establecieron índices tarifarios máximos por tipo de carga, distinguiendo entre carga general y granel[160]. Para este caso, considerando las particularidades del transporte marítimo hacia y desde el Puerto de Chacabuco, esta Fiscalía considera que podría ser más adecuado establecer índices diferenciados entre terminales y no por tipo de carga, tal como ha propuesto Emporcha.

163. Lo anterior pues, como se ha señalado en secciones anteriores de este escrito, existe cierta especialización entre éstos, sirviendo el Terminal de Transbordadores casi en su totalidad a la transferencia de carga rodada, mientras los Muelles Convencionales Multipropósito transfieren las restantes cargas. Dada la importancia relativa de la carga rodada respecto de las otras cargas, parece razonable la subdivisión propuesta.

[158] Borrador de Bases, punto 3.11.2, pp. 47 a 50.
[159] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafo 161; Informe Nº 11, sección 9.2, numeral (iii), pp. 55-56; Informe Nº 10, sección 8.2, numeral (iii), pp. 43-44; e Informe Nº 9, sección 9.2, numeral (iii), p.63.
[160] TDLC, Informe N° 11, sección 8.2, numeral (iii), pp. 45-46.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

164. Sin perjuicio de lo anterior, es menester referirse a la pertinencia de estas restricciones al IMC y el ITT, pudiendo por otra parte, sólo obligarse al concesionario a no superar el Índice Ofertado en su totalidad, lo que entregaría a éste una mayor libertad en la fijación de tarifas.

165. Como se ha señalado anteriormente, los terminales del Puerto de Chacabuco están diseñados para cumplir funciones esencialmente distintas, lo que dificultaría -y para algunas cargas, imposibilitaría- la recepción de cargas ajenas a la infraestructura de cada terminal. Luego, en opinión de esta Fiscalía, el establecimiento de índices tarifarios máximos separados para cada uno parece pertinente con miras a evitar una disparidad muy alta para las tarifas *intra terminal,* que podría propiciar la especialización de los Muelles Convencionales Multipropósito[161].

166. En cuanto al establecimiento de tarifas máximas para la TPC y la TPT, esta restricción se estima pertinente siempre que incluirlas en el Índice Ofertado no genere distorsiones en el mismo. Por su parte, respecto a las tarifas máximas para la TTC-40 y la TTCR, sus unidades de medida serían fácilmente homologables a toneladas de carga, por lo que podrían ser incorporadas al Índice Ofertado, pudiendo prescindirse de establecer una tarifa máxima para éstas. Por último, en relación a la fijación de tarifas máximas para la TMNT y la TMCT, al encontrarse éstas dentro del Índice Ofertado, cabría preguntarse si dichas tarifas revisten de un especial interés de política pública y, de ser afirmativo, si su inclusión en el Índice Ofertado es o no suficiente resguardo para las mismas.

167. Por otro lado, el Borrador de Bases establece que los acuerdos de descuentos con usuarios específicos deben ser publicados[162]. En opinión de esta Fiscalía, esto es relevante para inhibir la eventual discriminación que

[161] Pues el Terminal de Transbordadores ya se especializa en carga rodada.
[162] Borrador de Bases, punto 3.11.1, pp. 46 y 47.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

pudiese existir en favor de usuarios determinados y está conforme a lo indicado por este H. Tribunal[163].

168. No obstante lo anterior, el Borrador de Bases al permitir descuentos o premios por servicios expeditos, en opinión de este Servicio, su sola publicidad no sería suficiente para evitar discriminaciones, por lo que, siguiendo lo establecido por este H. Tribunal en el Informe Nº 18/2020, esta Fiscalía sugiere que se incorpore una cláusula en el Borrador de Bases que indique que no podrán otorgarse premios por servicios expeditos o descuentos por fidelidad que involucren exclusividad de servicio ni que hagan referencia a la carga transferida o a las metas cumplidas en relación con lo realizado en otros puertos[164].

C.2. Condiciones para tarifas de Servicios Básicos, publicidad y registro de las tarifas

169. El Borrador de Bases establece condiciones aplicables a las Tarifas Básicas, a saber: "**i)** no se podrán realizar cobros adicionales por actividades y/o recursos implícitos y necesarios para prestar alguno de los Servicios Básicos, pues todas las actividades propias de un Servicio Básico deben quedar comprendidas bajo el mismo sin poder desglosarse de manera de crear otro Servicio Básico independiente; **ii)** la Tarifa de cualquier servicio que incluya alguna actividad propia de un Servicio Básico no podrá exceder de la Tarifa más alta fijada por el Concesionario para el Servicio Básico que incluye esa actividad; **iii)** la suma de las Tarifas de servicios que incluyan una o más actividades comprendidas en un Servicio Básico no podrá exceder a la Tarifa más alta fijada por el Concesionario para ese Servicio Básico; **iv)** podrá ofrecer grupos de servicios, pero el usuario siempre podrá contratar un servicio registrado en forma individual pagando la tarifa registrada por el Concesionario; **v)** las Tarifas serán públicas, objetivas y no discriminatorias;

[163] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafo 166; Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (iii), p. 56; Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (iii), p. 59; Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (iii), p. 102; Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (iii), p. 78; Informe Nº 4/2009, sección 9.2, numeral (iii), pp. 29-30; e Informe Nº 3/2009, letra B, literal c), p. 26.
[164] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafo 167.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

y, **vi)** la identificación de los servicios se hará en base a las actividades que lo componen" [165].

170. Respecto a la publicidad de las tarifas, el futuro concesionario debe primero comunicarlas a Emporcha, quien podrá rechazar el registro de las tarifas que no se adecuen a la oferta adjudicada, a las bases de licitación y al contrato de concesión[166]. A su vez, el futuro adjudicatario deberá acompañar, junto a la solicitud de registro de tarifas, la memoria de cálculo en base a la cual determinó éstas. En caso de no ser así, Emporcha podrá rechazar el registro de la tarifa que no cumple con este requisito[167].

171. En cuanto a los Servicios Especiales, el Borrador de Bases indica que "dicha memoria deberá incluir antecedentes que permitan comprobar la existencia de condiciones de competencia respecto a la prestación del respectivo servicio en los Frentes de Atraque, de manera de verificar que el servicio no se está prestando en condiciones monopólicas"[168].

172. Efectuado el registro, las tarifas entrarán en vigencia al momento en que el concesionario lo indique, pero no antes de 30 días corridos contados desde el referido registro ni antes de 30 días corridos contados desde la fecha de publicación del anuncio de la citada modificación, en la forma propuesta por el concesionario y aprobada por Emporcha[169].

173. En relación a las condiciones fijadas por el Borrador de Bases para evitar el cobro de tarifas discriminatorias, éste está en concordancia con lo señalado por este H. Tribunal. En particular, las tarifas serán públicas[170] y el futuro concesionario deberá abstenerse de realizar cobros adicionales por actividades y/o recursos implícitos necesarios para prestar alguno de los servicios sujetos a valores máximos (servicios básicos); la suma de las tarifas

[165] Borrador de Bases, punto 3.11.2, literal d), p. 50.
[166] Borrador de Bases, punto 3.11.3, p. 50.
[167] Borrador de Bases, punto 3.11.3, p. 50.
[168] Borrador de Bases, punto 3.11.3, p. 50.
[169] Borrador de Bases, punto 3.11.3, p. 51.
[170] TDLC, Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (iii), p. 56; Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (iii), p. 59; Informe Nº 9/2013, sección 9.2, numeral (iii), pp. 63-64; Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (iii), p. 103; Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (iii), p. 79; Informe Nº 4/2009, sección 9.2, numeral (iii), p. 30; e Informe Nº 3/2009, letra B, literal c), p. 26.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

de servicios que incluyan una o más actividades comprendidas en un servicio básico no podrá exceder a la tarifa más alta fijada por el concesionario para el servicio básico; el usuario siempre podrá contratar un servicio registrado en forma individual, pagando la tarifa registrada por el concesionario[171].

174. Por otro lado, este H. Tribunal ha ordenado en informes previos[172], establecer normas de registro de tarifas que prevengan un uso estratégico o discriminatorio, producto de la facultad de la concesionaria de establecer tarifas diferenciadas o de modificarlas libremente. Por ejemplo, que la empresa portuaria registre las tarifas con anterioridad a su entrada en vigencia. Como se indicó, Emporcha prevé esto y fija un plazo posterior al registro de las tarifas para que éstas entren en vigencia, además de requerirse la aprobación de la Empresa Portuaria.

175. En cuanto a permitir al concesionario ofrecer grupos de servicios, indicando expresamente que un usuario siempre podrá contratar un servicio en forma individual pagando la tarifa registrada por el concesionario[173], no estaría restringiendo explícitamente y de forma completa posibles ventas atadas o en paquete con fines exclusorios o discriminatorios, lo cual este Servicio considera necesario establecer, siguiendo lo señalado por este H. Tribunal en su último informe[174].

176. En cuanto a las tarifas de los Servicios Especiales, se sigue con lo señalado por este H. Tribunal al exigirse que se registren y sean publicadas[175]. Sin perjuicio de ello, Emporcha exige que estas tarifas deben ser presentadas junto con una memoria de cálculo, aun cuando estas no se encuentren sujetas a valores máximos, lo cual no sería consistente con lo establecido

[171] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafos 162 y 163.
[172] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafo 164; Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (iii), pp. 56-57; Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (iii), p. 59; Informe Nº 9/2013, sección 9.2, numeral (iii), pp. 63-64; Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (iii), p. 101; e Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (iii), p. 77.
[173] Borrador de Bases, punto 3.11.2, literal d), número iv), p. 50.
[174] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafo 165. En la licitación de PGE, además este H. Tribunal, indicó que debe señalarse que son grupos de servicios "básicos".
[175] TDLC, Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (iii), p. 56; Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (iii), p. 59; Informe Nº 9/2013, sección 9.2, numeral (iii), pp. 63-64; Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (iii), p. 103; Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (iii), p. 79; Informe Nº 4/2009, sección 9.2, numeral (iii), p. 30; e Informe Nº 3/2009, letra B, literal c), p. 26.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

por este H. Tribunal[176]. Conforme a ello, este Servicio sugiere que Emporcha elimine esta exigencia.

C.3. Calidad de los servicios

177. De acuerdo al Borrador de Bases, el concesionario deberá cumplir con estándares de calidad de servicio consistentes en velocidades de transferencia mínima y promedios que en él se indican[177]. También señala que Emporcha verificará el cumplimiento de estos servicios a través de indicadores de Tiempo de Ocupación Máximo ("TOM"), Tiempo de Ocupación Máximo Anual ("TOMA") y Tiempo de Espera Máximo, de conformidad al Manual de Verificación de Indicadores que deberá formar parte del anexo del contrato de concesión[178]. Por último, el Borrador de Bases fija multas en caso de incumplimiento en los estándares de calidad de servicio[179].

178. Lo anterior, está conforme a los criterios de este H. Tribunal, quien en informes anteriores ha destacado la necesidad de establecer en las bases de licitación o en el contrato de concesión algún estándar de calidad mínimo que deba cumplir el concesionario[180].

179. Adicionalmente, también está en concordancia con los lineamientos de este H. Tribunal la determinación de multas en caso de incumplimiento en los estándares de calidad de servicio[181]. Ahora bien, al estar pendiente de determinación el monto de las sanciones, esta Fiscalía considera que se

[176] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafo 169.
[177] Borrador de Bases, punto 3.9, p. 43. Ver también Anexo Nº III del Borrador de Bases.
[178] Borrador de Bases, punto 3.9, pp. 43 a 45.
[179] Borrador de Bases, punto 3.20.1, p. 62 y siguientes.
[180] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 170; Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (iv), p. 57; Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (iv), pp. 59-60; Informe Nº 9/2013, sección 9.2, numeral (iv), p. 64; Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (iv), pp. 103-104; Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (iv), pp. 79-80; e Informe Nº 4/2009, sección 9.2, numeral (iv), p. 30.
[181] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafos 170 y 171; ; Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (v), p. 58; Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (v), p. 60; Informe Nº 9/2013, sección 9.2, numeral (v), p. 65; Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (v), p. 105; e Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (v), p. 81.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

debe tener en cuenta al momento de definirlo que esta sanción sea eficaz y suficientemente disuasiva para prevenir este tipo de infracción[182].

180. Por otro lado, si bien el Borrador de Bases indica que Emporcha verificará el cumplimiento de la calidad de los servicios de conformidad al Manual de Verificación de Indicadores[183], de acuerdo a lo establecido por este H. Tribunal, las bases de licitación en su versión definitiva deben especificar las fórmulas que contendría el Manual de Verificación de Indicadores y las velocidades mínimas y promedios definitivas[184].

181. Esto, en opinión de este Servicio, es relevante para que los interesados en participar en el proceso licitatorio puedan informarse debidamente del nivel de exigencias a que estará sometido el adjudicatario, y también evita que Emporcha deba negociar con el futuro adjudicatario cuando ya se esté ejecutando la concesión.

C.3. Manual de los Servicios

182. El Borrador de Bases exige que el adjudicatario confeccione un "Manual de los Servicios" que deberá contener las normas y procedimientos bajo los cuales el futuro concesionario operará la concesión y prestará los servicios, los que deberán velar por un trato no discriminatorio a los usuarios, el uso eficiente de la infraestructura y el desarrollo armónico y sustentable en el largo plazo de la actividad portuaria[185].

183. Asimismo, se contempla que dentro del Manual de los Servicios se fijen las normas de asignación y reserva de capacidad o normas de prioridad en la

[182] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 144; Informe Nº 11/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 53; Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 55; Informe Nº 9/2013, sección 8.2, numeral (vi), p.61; Informe Nº 6/2009, sección 9.2, numeral (vi), p. 96; Informe Nº 5/2009, sección 9.2, numeral (vi), p. 73; Informe Nº 5/2009, sección 8.2, numeral (v), pp. 26-27; e Informe Nº 4/2009, sección 8.2, numeral (v), pp. 26-27.
[183] Borrador de Bases, punto 3.9, p. 44.
[184] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 123; e Informe Nº 11/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 50.
[185] Borrador de Bases, punto 3.9.4, p. 45.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

atención de naves que formarán parte de las condiciones generales de prestación de los servicios portuario[186].

184. Por otro lado, en relación al procedimiento de modificación a los niveles de calidad de servicios, el Anexo N° XIII indica cómo se puede reformar este manual[187].

185. En relación a esta sección, el documento propuesto por Emporcha está conforme a lo señalado por este H. Tribunal, en el sentido de exigir al concesionario fijar las reglas de asignación, reserva y prioridad que formarán parte de las condiciones generales de prestación de los servicios portuario en el Manual de los Servicios[188].

D. Proyecto Obligatorio de Inversión

186. Emporcha contempla un Proyecto Obligatorio de Inversión ("POI") que define las obras e instalaciones que deberá ejecutar e incorporar el concesionario en el Área de Concesión[189]. Este proyecto debe ser aprobado por la Empresa Portuaria y deberá efectuarse conforme a lo que se establezca en el contrato de concesión[190].

187. En cuanto al plazo para realizar el POI, Emporcha ha optado por una condición dinámica. Así, éste "deberá encontrarse ejecutado y operativo dentro del plazo de 18 meses contado desde el momento en que el Terminal de Transbordadores haya alcanzado una transferencia de Carga Rodada de 31.000 unidades en un periodo móvil de 12 meses o dentro del plazo de 10 años desde la Fecha de Entrega, lo que ocurra primero"[191].

---

[186] Borrador de Bases, punto 3.9.4, p. 45.
[187] Anexo N° XIII, punto III, números ii) a vi), p. 81. Ver también: Borrador de Bases, punto 3.9.4, p. 45. Sobre este procedimiento, se especifica que, para la modificación del manual, se requiere contar con un certificado extendido por un auditor técnico externo calificado que acredite que las normas y procedimientos establecidos se atienen a la prescripción legal de no permitirse conductas discriminatorias por parte del concesionario.
[188] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafos 175 y 176; Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (v), p. 58; Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (v), p. 60; Informe Nº 9/2013, sección 9.2, numeral (v), p. 65; Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (v), p. 106; e Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (v), p. 81.
[189] Borrador de Bases, punto 1, p. 12.
[190] Borrador de Bases, punto 3.6.1, literal a), p. 40.
[191] Borrador de Bases, punto 3.6.1, literal b), p. 40.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

188. Su descripción se encuentra en el Anexo Nº VII del Borrador de Bases, el cual en términos generales contempla: (i) la construcción de una rampa para la operación de barcazas de hasta 80 metros de eslora; y (ii) la modificación de gaviones de los niveles 4 y 5, en donde se cambiarán el nivel de las rampas, con lo que podría atenderse una nave de hasta 150 metros de eslora[192].

189. Conforme a lo señalado por Emporcha en su presentación, este POI tiene una inversión total estimada de US $ 2.500.000[193]. A su vez, la Empresa Portuaria señala que el concesionario deberá invertir en todo el equipamiento necesario para asegurar el cumplimiento de las velocidades de transferencia mínimas por tipo de carga[194].

190. En opinión de esta Fiscalía, el POI no incluiría cambios significativos a la situación estructural en la competencia portuaria en la región, a pesar de incrementar las dimensiones de la nave de diseño. Esto porque ya en las condiciones existentes no hay otro puerto que pueda atender transbordadores, y el proyecto no contempla ampliaciones significativas para otros tipos de naves, sino que tendrían relación con mejorar la atención a las naves que actualmente pueden ser atendidas.

E. Pagos a Emporcha

191. En relación a esta materia, el Borrador de Bases dispone de los siguientes pagos a Emporcha[195]: (i) un pago estipulado, el cual asciende a un monto total de 600.000 USD más IVA, a pagarse al momento de la suscripción del contrato; (ii) un canon anual que, de acuerdo a lo informado por Emporcha, se encontraría en proceso de determinación[196]; (iii) un pago anual para la "operación eficiente" de Emporcha correspondiente a US$1.300.000 más IVA, reajustado anualmente según el factor de ajuste del PP, el cual debe realizarse en cuatro cuotas al inicio de cada trimestre del año contractual; y

[192] Anexo Nº VII, p. 47.
[193] Op. cit. Nota Nº 1, p. 46.
[194] Op. cit. Nota Nº 1, p. 46. Ver también: Borrador de Bases, punto 3.6.1, literal c), p. 40.
[195] Borrador de Bases, punto 3.12.1, pp. 51 y 52.
[196] Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

(iv) una provisión de fondos ascendentes a la suma máxima de US$3.400.000 que el concesionario debe acreditar en una institución financiera, que serán destinados a financiar programas de mitigación para trabajadores portuarios.

192. Respecto al pago estipulado, este sería un *up front payment*, que, conforme a lo señalado por Emporcha, se justificaría en los costos propios de la licitación y de asesorías para este proceso y para el de indemnizaciones a los trabajadores de la Empresa Portuaria que dejarán de prestar servicios a partir de la entrega de la concesión[197].

193. Al respecto, para cumplir con los estándares establecidos por este H. Tribunal, este pago debe estar efectivamente justificado en los costos que incurre la empresa portuaria para realizar la licitación, así como el monto a pagar por el concesionario a los trabajadores portuarios con el fin de cumplir con las mitigaciones a que éstos tengan derecho[198]. La Empresa Portuaria no ha presentado antecedentes suficientes para verificar tales circunstancias.

194. En relación al canon anual, este H. Tribunal en su Informe Nº 18 consideró que lo relevante desde el punto de vista de la libre competencia es que el canon anual *"no sólo tenga un valor mínimo, sino también que su monto diga relación con el costo de reposición de los activos que se entregan en concesión (…)"*[199].

195. En ese sentido, también ha definido que para que este canon sea "compatible con las normas de libre competencia, el "valor económico de los activos" no debería considerar su valor económico total, pues dicho valor podría incluir

[197] Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020.
[198] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 112; Informe Nº 11/2014, sección 8.2, numeral (v), p. 48; Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (v), pp. 49-50; Informe Nº 6/2009, sección 9.2, numeral (v), p. 94; Informe Nº 5/2009, sección 9.2, numeral (v), p. 71; e Informe Nº 4/2009, sección 8.2, numeral (iv), p. 25.
[199] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 107; Informe Nº 11/2014, sección 8.2, numeral (iv), p. 47; Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (iv), p. 49; Informe Nº 9/2013, sección 8.2, numeral (iv), p. 54; Informe Nº 6/2009, sección 9.2, numeral (iv), pp. 93-94; Informe Nº 5/2009, sección 9.2, numeral (iv), pp. 70-71; e Informe Nº 4/2009, sección 8.2, numeral (iii), p. 24.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

la posibilidad de generar rentas monopólicas con los activos concesionados (…) es recomendable que el valor mínimo del Canon Anual quede establecido en las Bases y diga relación con el costo de reposición de los activos que se entregan en concesión desde el segundo año, en adelante, pues el primer año se rige conforme a lo dispuesto en el artículo 6° del Reglamento"[200].

196. En cuanto al pago anual para la operación eficiente de Emporcha, éste podría interpretarse como un canon variable que en otros casos este H. Tribunal ha debido evaluar[201]. Al respecto, este debe ser suficiente para cubrir los costos de administración del contrato de concesión y fiscalización del cumplimiento de las condiciones del mismo por parte de Emporcha, considerando que sea lo más bajo posible para incentivar la presentación de menores tarifas a público en las ofertas de los participantes[202].

197. De acuerdo a lo informado por Emporcha, este monto se calculó en función de los costos mínimos para mantener la operación de la misma, quien deberá administrar el contrato de concesión y continuará administrando los puertos de Melinka, Puerto Aguirre y Puerto Cisnes[203].

198. Respecto a la provisión de fondos para indemnizaciones por obligaciones laborales, Emporcha señala que para calcular el monto propuesto se utilizó

---

[200] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 108; Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (iv), pp. 48-49; Informe Nº 9/2013, sección 8.2, numeral (iv), p. 54; e Informe Nº 4/2009, sección 8.2, numeral (iii), p. 24.

[201] En la licitación de PGE, este H. Tribunal indicó que *"el Pago para la Operación Eficiente de EPSA corresponde a un pago anual que deberá pagar el concesionario a la empresa portuaria durante toda la vigencia de la concesión. Sin embargo, su cuantía no está determinada en las Bases y su objeto parece coincidir con el que pretende el Canon Variable. Por tal motivo, este Tribunal considera que, de aceptarse, existiría una duplicidad de pagos orientados a los mayores costos de fiscalización y administración del contrato de concesión que se derivarían de incrementos en el volumen de carga transferida, por lo que se rechazará*". En: TDLC, Informe Nº 18, párrafo 113.

[202] Al respecto, este H. Tribunal en pronunciamientos anteriores ha señalado que estos pagos deben estar razonablemente asociados a costos, siendo en este caso, aquellos necesarios para financiar la operación eficiente de la empresa portuaria. Ver: Informe Nº 11/2014, N° 8.2, punto (iv), pp. 47-48; Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (v), pp. 49-50; e Informe Nº 9/2013, sección 8.2, numeral (v), pp. 56-57.

[203] Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020. En particular, esta cifra incluye gastos de personal, bonos de gestión anual, honorarios de servicios externos, mantención de oficina de administración, pagos de mutual de seguridad, seguros, patentes, contribuciones, entre otros.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

un estudio que se basó en los pagos efectuados en la licitación de la Empresa Portuaria de Coquimbo, empresa que sería de similar volumen y características de Emporcha[204].

199. En opinión de esta Fiscalía, para una asignación eficiente de la infraestructura y su compatibilidad con las normas de defensa de la libre competencia es imprescindible que los distintos pagos a Emporcha estén debidamente justificados y asociados a los respectivos costos que deben cubrir, tal y como lo ha sostenido este H. Tribunal en reiteradas ocasiones[205], lo que no ha podido ser verificado con los datos proporcionados por Emporcha.

F. Garantías

200. De acuerdo al Borrador de Bases, existirían tres tipos de garantías exigibles para el futuro concesionario: (i) garantía por el fiel cumplimiento del contrato; (ii) garantía por fiel cumplimiento del Proyecto Obligatorio de Inversión; y (iii) garantía para provisión de fondos para indemnizaciones.

201. En cuanto a los montos, estos no están especificados en el Borrador de Bases y, conforme a lo señalado por Emporcha, estarían en proceso de evaluación teniendo en cuenta el criterio establecido por este H. Tribunal en el sentido de que éstos no deben superar lo necesario para cubrir los daños que irrogaría el riesgo que cubre cada una[206].

G. Fiscalización y entrega de información por parte del concesionario

202. Emporcha indica en su Borrador de Bases que “controlará el fiel cumplimiento del Contrato de Concesión en todos sus aspectos. Para estos efectos, podrá

[204] Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020.
[205] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 109; Informe Nº 11/2014, sección 8.2, numeral (v), p. 48; Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (v), pp. 49-50; Informe Nº 9, sección 8.2, numeral (v), pp. 56-57; Informe Nº 6/2009, sección 9.2, numeral (v), p. 94; Informe Nº 5/2009, sección 9.2, numeral (v), p. 71; e Informe Nº 4/2009, sección 8.2, numeral (iv), p. 25.
[206] Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

realizar las inspecciones que estime pertinentes y recabar del Concesionario toda información que resulte relevante para la prestación del servicio concesionado, sin limitación alguna, según el formato y los medios técnicos que determine EMPORCHA. Para estos efectos, no regirán las reservas de información previstas en la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas"[207].

203. El Anexo N° I del Borrador de Bases establece los contenidos mínimos a incluir en los estatutos de la sociedad concesionaria, estando dentro de ellos, la obligación de los accionistas de entregar información acerca de sus personas relacionadas[208]. Asimismo, los accionistas deberán entregar al directorio de la sociedad concesionaria toda la información que les sea solicitada a fin de verificar las restricciones y obligaciones impuestas por la Ley Nº 19.542 y el informe emitido por este H. Tribunal[209].

204. En relación a esta sección, la exigencia a los accionistas de entregar información respecto a sus relacionadas, está en conformidad con lo establecido por este H. Tribunal[210].

205. Ahora bien, esta Fiscalía considera que en este punto Emporcha debiese fortalecer sus facultades de fiscalización, pues los riesgos de incumplimiento o de posibles conductas anticompetitivas son especialmente relevantes cuando se desarrollan en un contexto de baja probabilidad de detección.

206. Así, en primer lugar, este Servicio considera que la Empresa Portuaria debiese establecer la periodicidad y desagregación con la que el concesionario deberá entregarle la información que resulte relevante para la contratación de los servicios portuarios, tales como precios y cumplimiento de estándares de calidad. Asimismo, dicha información debiese ponerse a disposición de cualquier interesado, tanto en las oficinas que el concesionario

[207] Borrador de Bases, punto 3.19, p. 62
[208] Anexo N° I, literal h), cláusula cuarta, número 12. Ver también: Borrador de Bases, punto 3.1, literal c), p. 35.
[209] Anexo N° I, literal h), cláusula cuarta, número 12.
[210] TDLC Informe Nº 18/2020, párrafo 181; Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (vi), p. 59; Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (vi), p. 61; Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (vi), pp. 106-107; Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (vi), p. 83; e Informe Nº 4/2009, sección 9.2, numeral (vi), p. 32.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

como en los medios que utilice actualmente o en el futuro para informar sobre los servicios que preste (sitio web u otro)[211].

207. En segundo lugar, el Borrador de Bases debiese incluir la obligación anual del concesionario de entregar información relativa a las mallas societarias de los accionistas de las concesionarias y sus empresas relacionadas hasta cada una de las personas naturales que detentan directa o indirectamente su propiedad, como asimismo las toneladas movilizadas en los respectivos frentes de atraque y por región, en los 12 meses anteriores a cada fiscalización, desagregada por tipos de carga y también por modalidades o categorías de usuarios, tanto a Emporcha como a la Fiscalía Nacional Económica, tal y como fue impuesto a EPSA de conformidad al Informe Nº 18[212].

208. Por último, la empresa portuaria debería exigir a la sociedad concesionaria el cumplimiento de todas las obligaciones que establece el artículo 50 bis de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas, cualquiera sea su patrimonio, pero en la medida que tenga accionistas independientes del controlador que permitan hacerlo[213].

209. Todo lo anterior, en opinión de esta Fiscalía, facilitaría la actividad fiscalizadora de Emporcha, además de otorgar mayor transparencia para con los usuarios de la infraestructura portuaria.

---

[211] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 180; Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (vi), pp. 58-59; Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (vi), p. 61; Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (vi), p. 106; Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (vi), pp. 82-83; Informe Nº 4/2009, sección 9.2, numeral (vi), p. 32.

[212] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 183. Al respecto, este H. Tribunal indicó en dicho informe que se consideraba necesario incorporar la recomendación formulada por esta Fiscalía en el Informe de Archivo, Fiscalización de Frentes de Atraque de Puertos sujetos a los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542, Rol N° 2315-14.

[213] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 184; Informe Nº 11/2014, sección 9.2, numeral (vii); Informe Nº 10/2014, sección 9.2, numeral (vii); Informe Nº 6/2009, sección 10.2, numeral (vii); Informe Nº 5/2009, sección 10.2, numeral (vii); e Informe Nº 4/2009, sección 9.2, numeral (vii).

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

H. Sanciones y multas

210. El Borrador de Bases contempla que la concesión pueda tener término anticipado por incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario *"que se indicarán en el Contrato de Concesión"*[214-215]. A su vez, puede declararse la caducidad de la concesión si el concesionario no presta Servicios Básicos durante 48 horas, sin causa justificada, lo que se considerará como un incumplimiento grave del contrato[216].

211. Por otro lado, este documento fija una multa general por incumplimiento de obligaciones del contrato de concesión y las bases de licitación, indicando que el monto se determinará *"dependiendo de la gravedad o reiteración del incumplimiento, siempre que ese incumplimiento no dé lugar a la terminación del Contrato y no tenga señalada una sanción especial"*[217]. Para esta multa, se establece un monto máximo que, conforme a lo informado por Emporcha a esta Fiscalía, no ha sido determinado[218].

212. En cuanto a las multas específicas, el catálogo es el siguiente[219]:
    a. Incumplimiento de los procedimientos establecidos en el Manual de los Servicios y en los reglamentos de Emporcha: Monto pendiente de determinación.
    b. Cobro de tarifas superiores a las registradas: Concesionario debe restituir el exceso cobrado con un recargo del 20% a beneficio del usuario afectado.
    c. Incumplimiento del TOM: Monto pendiente de determinación.
    d. Sobreespera: Monto pendiente de determinación.
    e. Falta de mantención y reparación: 20% del monto total de los costos y gastos efectivos incurridos por Emporcha.

---

[214] Borrador de Bases, punto .3.25.1, literal c), p. 69.
[215] Conforme al Borrador de Bases, el contrato de concesión puede terminar por: (i) el vencimiento del plazo de la concesión; (ii) mutuo acuerdo de las partes; (iii) incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario; y (iv) quiebra de la sociedad concesionaria. Ver: Borrador de Bases, punto 3.25.1, pp. 68-69.
[216] Borrador de Bases, punto .3.26, p. 69.
[217] Borrador de Bases, punto 3.20.1, p. 62.
[218] Respuesta de fecha 7 de septiembre de 2020 al Oficio Ord. Nº 1467, de 14 de agosto de 2020.
[219] Borrador de Bases, punto 3.20.1, pp. 62-64.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

f. Multas por la no entrega de información[220]. Monto pendiente de determinación.
g. Multas por discriminación en acceso, servicios o tarifas: Monto pendiente de determinación.
h. No obtención de seguros: 20% del monto total del costo de la cobertura que obtuvo Emporcha.
i. Infracciones laborales: Monto pendiente de determinación.
j. Retraso en la ejecución del Proyecto Obligatorio de Inversión: Monto pendiente de determinación.

213. En caso de que Emporcha aplique alguna sanción, se establece un procedimiento de reclamo dentro del plazo de 30 días corridos contado desde la fecha de notificación de la resolución que aplica la sanción. Sin embargo, el Borrador de Bases exige pagar la multa que se aplique al concesionario previo a resolver el reclamo de éste por su aplicación[221], lo que restringiría innecesariamente los incentivos a controvertir las sanciones aplicadas.

214. En cuanto a este acápite, esta Fiscalía es de la opinión, siguiendo los pronunciamientos previos en esta materia de este H. Tribunal[222], que las bases de licitación definitivas debiesen contemplar las hipótesis de incumplimiento grave que traerán como consecuencia el término anticipado del contrato de concesión, reduciendo así la incertidumbre de los participantes en el proceso y evitando que sea materia de negociación en la etapa posterior a la adjudicación.

215. Respecto a que Emporcha exija el pago previo de la multa, antes de resolver el reclamo por su aplicación, no seguiría lo establecido por este H. Tribunal

[220] Estas se desglosan en: (i) multa por incumplimiento a la obligación de entregar a Emporcha en forma íntegra u oportuna cualquier información exigida en la Ley Nº 19.542, el Contrato y el informe que emita este H. Tribunal; (ii) multa por no mantener actualizados los registros operacionales que le exija el contrato de concesión; (iii) multa al concesionario por entregar información que adolece de falta de veracidad o que no es auténtica. En: Borrador de Bases, punto 3.20.1, literal f), p. 63.
[221] Borrador de Bases, punto 3.20.2, p. 64.
[222] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 145; Informe Nº 11/2014, sección 8.2, numeral (vi), pp. 52-53; Informe Nº 10/2014, sección 8.2, numeral (vi), pp. 54-55; e Informe Nº 9/2013, sección 8.2, numeral (vi), pp. 60-61.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

en esta materia, que ha considerado que es un requisito inconveniente y que, en el extremo, podría desincentivar la participación en la licitación, afectando la competencia *ex ante*[223].

216. Por último, este H. Tribunal en su último informe consideró importante distinguir, para efectos de las multas aplicables, entre el incumplimiento de la obligación de entregar información íntegra y oportuna, de infracciones por entregar información carente de autenticidad o veracidad[224], criterio cumplido en el Borrador de Bases de Emporcha[225].

I. Otras materias

217. A modo de cierre de esta sección, existen dos aspectos del Borrador de Bases que esta Fiscalía estima relevante mencionar.

218. En primer lugar, el Borrador de Bases determina los requisitos para poder modificar el contrato de concesión durante la vigencia de la concesión, limitándose a indicar que debe ser de mutuo acuerdo y que deben cumplirse: (i) las condiciones que permiten la modificación de contratos precedidos de una licitación pública; y (ii) las condiciones que eventualmente requiera este H. Tribunal[226].

219. Conforme a la presentación de la empresa portuaria, solicitan rebajar de diez a cinco años el plazo que se debe para hacer uso de este mecanismo de modificación[227]. Esta Fiscalía no tiene objeciones respecto de admitir revisiones en menor plazo, siempre que éstas estén motivadas en cambios de circunstancias objetivas y verificables.

220. Finalmente, Emporcha establece que el concesionario está cargo de la mantención de los frentes de atraque en caso de un evento de fuerza mayor[228]. Al respecto, establece una hipótesis de destrucción total y otra de

[223] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 146.
[224] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 145.
[225] Bases de Licitación, punto 3.20.1, pp. 62 a 64.
[226] Borrador de Bases, punto 3.28, p. 69.
[227] Op. cit. Nota Nº 1, pp. 60-61.
[228] Borrador de Bases, punto 3.6.3, p. 41.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

reducción de capacidad de operación[229]. En cuanto a la primera, cabe destacar que *"La decisión final de perseverar o terminar el contrato corresponde exclusivamente a EMPORCHA y tal decisión será adoptada de conformidad a criterios técnicos y económicos, siendo comunicada en el plazo que resulte necesario para tales efectos"*[230] (énfasis añadido).

221. Sobre esto, el artículo 15 del Reglamento exime de responsabilidad al concesionario ante una situación de fuerza mayor, lo cual fue señalado por este H. Tribunal en su Informe Nº 18, obligando a EPSA eliminar esa obligación del concesionario[231].

IV. ANALISIS DE RIESGOS POST ADJUDICACIÓN LICITACIÓN DE CONCESIÓN DE PUERTO CHACABUCO

222. Tal como se ha señalado a lo largo del presente informe, el proyecto a licitar contempla la concesión del Puerto de Chacabuco, el cual resulta esencial en términos de conectividad y aprovisionamiento de la Región de Aysén.

A. Integración horizontal

223. La solicitud de Emporcha plantea decretar una restricción absoluta a la integración horizontal en esta licitación, lo que resulta del todo adecuado al análisis de riesgos para la competencia realizado por esta Fiscalía, que se describe a continuación.

224. En primer lugar, la posibilidad de integración horizontal puede tener efectos adversos en la competencia dentro de una licitación, pues un incumbente podría internalizar los efectos de una menor intensidad competitiva en caso de adjudicarse la concesión. Luego, en igualdad de condiciones de eficiencia, se perjudicaría a un potencial entrante frente a un incumbente, con lo que la integración horizontal se erigiría como una barrera a la entrada, tal como ha

[229] Borrador de Bases, punto 3.16.1, p. 58 y 59.
[230] Borrador de Bases, punto 3.16.1, literal a), p. 58.
[231] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafo 147.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

señalado este H. Tribunal en su último pronunciamiento respecto a concesiones portuarias[232].

225. En segundo lugar, y en línea con lo anterior, la integración horizontal reduciría de forma considerable la presión competitiva tras la licitación. En el caso analizado, si la licitación fuese adjudicada a Oxxean, se pasaría de un escenario de alta competencia en la atención a pasajeros de cruceros y en transferencia de carga fraccionada, a un monopolio en las mismas, propiciando también una mayor concentración en la atención de rodados, que sólo tendría algún grado menor de presión competitiva de Puerto Cisnes, infraestructura pública actualmente administrada por Emporcha[233].

226. En la atención de cruceros, por ejemplo, en caso de que dicha tarifa no se incorpore al índice ofertado, no existirían incentivos para cobrar una tarifa inferior a la máxima propuesta por Emporcha, que se encuentra a un nivel superior -entre un [50%-75%] y [100%-125%]- de la tarifa promedio actual, mientras que el terminal privado no tendría ninguna limitación para incrementar el precio hasta el nivel monopólico respecto de la demanda remanente[234].

227. Por tanto, las particulares circunstancias del mercado analizado, en el que no existen otras alternativas viables para servicios de alta relevancia en el movimiento de carga hacia y desde la Región de Aysén, justifican establecer una restricción absoluta a la integración horizontal, en los términos solicitados por Emporcha, y como ya ha sido aplicada por este H. Tribunal respecto de otras concesiones portuarias en las que, incluso, existían mejores condiciones de competencia, con varios incumbentes actuales o potenciales[235].

[232] TDLC, Informe N° 18/2020, párrafo 228 y siguientes.
[233] Ver supra, sección II.B.
[234] **Anexo confidencial [29]**
[235] Ver: Informes N° 18/2020, N° 10/2014, N° 6/2009 y N° 5/2009 (este último fue modificado por el Informe N° 8/2012, permitiendo la integración horizontal con ciertas condiciones).

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

B. Integración vertical

228. En cuanto a la integración vertical, Emporcha propone que no existan restricciones de esta índole. Lo anterior, debido a que, a su juicio, no se habrían materializado los riesgos propios de la integración vertical en otras concesiones, tales como subsidios cruzados en favor de entidades relacionadas o sabotaje a competidores del concesionario aguas abajo[236].

229. Los riesgos de la integración vertical en general[237], y en particular en el transporte de carga por vía marítima, han sido latamente descritos en anteriores decisiones de los órganos de la libre competencia, en particular referidos a las condiciones que deben cumplir las licitaciones de frentes de atraque de uso público[238].

230. Se estima que los riesgos de exclusión más relevantes estarían relacionados con conductas de discriminación, sabotaje y obtención de información sensible de competidores. En términos generales, se entiende que se está en presencia de una conducta discriminatoria que atenta contra la libre competencia cuando una entidad que cuenta con poder de mercado cobra precios o aplica condiciones comerciales diferentes a sus clientes, sin justificación económica razonable, en particular en sus costos de ofrecer el producto o servicio. Naturalmente, la preocupación desde la perspectiva de la libre competencia es que la discriminación podría llevar a aumentar el poder de mercado del incumbente y reducir la competencia, tanto en el mercado directamente afectado como en otros aguas abajo[239].

---

[236] Op. cit. Nota N° 1, pp. 47-52.
[237] Los criterios que suelen regir el análisis de una operación de concentración o una colaboración vertical están contenidos en las “Directrices relativas a restricciones verticales” (2010/C 130/01), de la Comisión Europea.
[238] Tales principios se encuentran descritos en los Dictámenes Nº 1045/1998, Nº 1209/2002, Nº 1268/2003 y Nº 1280/2004, todos de la CPC, así también como en los Informes Nº 3/2009, Nº 4/2009, Nº 5/2009, Nº 6/2009, Nº 9/2013, Nº 10/2014 y Nº 11/2014, todos del H. Tribunal. En suma, ellos dicen relación con la posibilidad de que un administrador integrado, ya sea aguas arriba o aguas abajo del terminal portuario, niegue el acceso a una determinada instalación, discrimine entre sus usuarios o incurra en prácticas de sabotaje.
[239] Casos en que este H. Tribunal ha condenado esta conducta, se pueden encontrar: Sentencia Nº 29/2005, Sentencia Nº 76/2008, Sentencia Nº 85/2009, Sentencia Nº 88/2009 y Sentencia Nº 93/2010.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

231. Por su parte, se considera que el sabotaje es el deterioro de la calidad de los servicios que una empresa verticalmente integrada presta a sus competidores aguas abajo. Es importante hacer presente que una dificultad específica de esta conducta es que ella puede ser compleja de identificar y fiscalizar, ya que puede concretarse mediante mecanismos sutiles para lograr una merma en la utilidad de los servicios que se prestan[240].

232. Esta Fiscalía en casos anteriores ha observado la dificultad para obtener la información básica que permita verificar el cumplimiento de las diferentes obligaciones por parte de los concesionarios que buscan evitar estas discriminaciones[241].

233. Por último, el conocimiento de información sensible de competidores se refiere a la posibilidad que, por ejemplo –como podría ser en el caso analizado en el presente Informe– el operador de una infraestructura, con ocasión de la administración de ella, tenga la habilidad de acceder a antecedentes estratégicos de un competidor –o de sus personas relacionadas– que le dé la posibilidad de obtener una ventaja competitiva en otro eslabón del transporte marítimo. Se considera que la naturaleza de esta información es amplia y puede considerar desde la identidad de clientes hasta condiciones de comercialización, precios o estrategias de negocios, entre muchas otras alternativas[242].

234. Respecto de los riesgos de tipo explotativo, en este caso se relacionan con la posibilidad de incrementar los precios cobrados en otros segmentos de la cadena de transporte marítimo por las relacionadas a la concesionaria, en la

[240] Por ejemplo, y en un contexto de servicios de carga, la degradación de la calidad de los servicios podría significar mayores tiempos de espera o de carga y descarga, mayor número de movimientos o la generación de mayores costos en general.
[241] FNE, Informe de Archivo, Fiscalización de Frentes de Atraque de Puertos sujetos a los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542, Rol N° 2315-14, pp.13-16.
[242] Es importante tener en cuenta que este riesgo también ha sido considerado en las decisiones de los órganos de la libre competencia referidas a las condiciones que deben cumplir las licitaciones de frentes de atraque de uso público en nuestro país. Por ejemplo, en el mismo Informe Nº6/2009, del H. Tribunal, el numeral 11.2.2., párrafo final, señala: *"Por último, además del riesgo de discriminación, existen otros riesgos propios de la integración vertical asociados, por ejemplo, al conocimiento de información estratégica de competidores y a la posibilidad de establecer subsidios cruzados. En efecto, la libre competencia podría también verse mermada en tanto la empresa verticalmente integrada conozca los clientes y el nivel de actividad de sus competidores, brindándole esto una eventual ventaja estratégica para su operación y, por ello, mayores posibilidades para realizar prácticas anticompetitivas".*

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

medida que la administración del Puerto les permita impedir la entrada o restringir la expansión de sus competidores, como se señaló precedentemente.

235. Sin perjuicio de los riesgos identificados, resulta relevante considerar ciertos contrapesos a la concreción de los mismos, tales como: (i) la reacción competitiva de Oxxean, que cuenta con posibilidades -aunque limitadas- de expandir su infraestructura; y, (ii) la propia regulación de la concesión portuaria, en la medida que Emporcha ejerza de manera efectiva sus atribuciones para la debida fiscalización en cuanto a la no discriminación en tarifas y el cumplimiento de los niveles de servicio, como se vio *supra*.

236. Adicionalmente, Emporcha en su presentación no señala si existirían eficiencias por la integración vertical total entre el Puerto de Chacabuco y algún usuario relevante, ni cómo esas eficiencias superarían los riesgos intrínsecos de la integración vertical.

237. En términos de la teoría económica, las eventuales eficiencias derivadas de la integración vertical radicarían en la eliminación de la doble marginalización y otras externalidades que podrían conllevar menores precios y mayores inversiones[243].

238. Otra eficiencia derivada de esta estructura dice relación con el menor riesgo de inversión por parte del concesionario al tener asegurado un determinado nivel de demanda, derivado de la atención a la carga transferida por parte de sus entidades relacionadas. Además, permitir la integración vertical total incrementa los potenciales oferentes en la licitación, intensificando la competencia por la cancha.

239. Ninguna de esas eficiencias es relevante en este caso, porque (i) el Proyecto Obligatorio de Inversión es de un monto relativamente reducido y su construcción está asociada a condiciones específicas de crecimiento de la carga movilizada, (ii) siendo el principal puerto de la región y el único con capacidad para recibir las naves transbordadoras que operan en la zona (de más de 80 metros de eslora), portacontenedores y graneleras (gráneles

[243] Véase Motta, M., “Política de competencia. Teoría y Práctica”, 1ª edición, 2018, pp. 366-400.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

sólidos), tiene asegurada parte relevante de la atención de la carga sin necesidad de vínculos verticales.

240. Sin embargo, la solicitud de Emporcha asume que todas las precauciones que ha tomado este H. Tribunal en cada licitación de concesiones portuarias serían “innecesarias”, sólo porque no se han materializado en algún caso las conductas que se buscan prevenir.

241. Lo que no ha considerado la Consultante es que precisamente por tales medidas preventivas, explícitas y consistentes, es que se ha evitado una proliferación de conductas anticompetitivas, como sí ha ocurrido en otros países de Sudamérica.

242. En segundo lugar, otro aspecto a considerar es que, ante un escenario de integración vertical irrestricta, al superarse el umbral de los dos tercios de la propiedad en la concesión, según lo dispuesto en el artículo 67 de la Ley N° 18.046 sobre sociedades anónimas abiertas, se pierden las medidas de control administrativo que podrían ejercen accionistas minoritarios, y que pueden complementar la fiscalización realizada por Emporcha.

243. Por tanto, en ausencia de justificaciones de eficiencias asociadas a la estructura de integración vertical propuesta por Emporcha, este Servicio plantea adoptar una alternativa más prudente, fijando límites a la participación directa o indirecta de quienes califiquen como usuarios relevantes en la propiedad, derechos societarios o utilidades de la concesionaria, junto con medidas conductuales y de fiscalización efectiva al menos equivalentes o más robustas que las indicadas en los Informes emitidos por este H. Tribunal para otras concesiones portuarias.

244. Para el caso particular del Puerto de Chacabuco -y a diferencia de lo observado en otros puertos de la zona central o norte del país- es relevante hacer presente que la estructura del mercado, con alta concentración en los segmentos de navieras y agentes de naves (como se ha descrito precedentemente), incrementan sustantivamente los incentivos de una empresa que ya cuenta con posición dominante a integrarse verticalmente

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

con la administración del Puerto y utilizarla para protegerse de la competencia potencial de nuevos entrantes y de la expansión de los actuales.

245. Esta Fiscalía estima que los resguardos por la integración vertical utilizados en las últimas concesiones de puertos revisadas por este H. Tribunal no son suficientes, en este caso, para mitigar el riesgo que representan usuarios relevantes con participaciones superiores al 80% de la carga movilizada en el Puerto y en la región, que además son los únicos participantes en transporte de rodados, la modalidad de carga más relevante para el abastecimiento de la zona.

246. Por tanto, se propone a este H. Tribunal volver a la regla más estricta establecida en el Dictamen N° 1045: el conjunto de usuarios relevantes no podrá poseer más de un 40% del capital, ni del capital con derecho a voto, ni de los derechos a las utilidades de la sociedad concesionaria.

247. Asimismo, dada la estructura de mercado descrita precedentemente, este H. Tribunal podría evaluar medidas conductuales adicionales y específicas para inhibir la posibilidad de que la concesión del puerto sea utilizada para bloquear el ingreso de nuevos competidores o la expansión de los actuales en los mercados donde participan los usuarios relevantes, tales como obligaciones de información a Emporcha sobre tarifas e indicadores de calidad de servicio desagregadas por cliente, restricciones a las facultades de control o influencia decisiva que puedan poseer los usuarios relevantes en la administración de la concesionaria, ya sea directamente o a través de pactos u otras convenciones con los restantes accionistas, y restricciones al flujo de información comercial estratégica que puedan obtener en esa calidad.

248. En efecto, tales medidas podrán ser evaluadas durante este proceso y, de concluirse que no son suficientemente robustas para mitigar la magnitud de los riesgos específicos identificados en este caso, podrían considerarse restricciones más intensas.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

249. Cabe señalar también que, en caso de que este H. Tribunal establezca una restricción a la integración vertical, Emporcha deberá establecer, en las bases de licitación definitivas, el procedimiento de determinación de usuarios relevantes y el procedimiento de enajenación de participación en caso que se superen los umbrales de participación en la concesionaria, tal como ya indicado este H. Tribunal en Informes anteriores[244].

V. CONCLUSIONES

250. Conforme a lo descrito precedentemente, en mercado relevante en que incide la licitación de Puerto Chacabuco presenta diferencias significativas respecto de aquellos conocidos por este H. Tribunal en otros procedimientos de dictación de informes requeridos por la Ley de Puertos.

251. En primer término, si bien la capacidad del Puerto es relativamente menor, es la única infraestructura portuaria capaz de recibir los principales flujos de carga desde y hacia la región de Aysén. Se han identificado barreras a la entrada de nuevos competidores y también a la expansión de los actuales.

252. De los otros dos puertos presentes dentro del mercado relevante -uno público y otro privado abierto al uso público- éstos sólo tienen capacidad de generar presión competitiva en transporte de pasajeros, carga fraccionada, combustibles y vehículos menores, que en conjunto representan un porcentaje menor del total de carga movilizada por vía marítima en la región. Adicionalmente, el puerto a licitar cuenta con holguras de capacidad relevantes y no se advierten niveles significativos de congestión en el mediano plazo.

253. Respecto de la demanda de servicios portuarios, los segmentos de navieras y de agentes de naves están altamente concentrados, con un solo grupo empresarial (Navimag), que ya supera el 80% de participación en la carga total del Puerto y en la región, luego de la salida de dos de sus principales

[244] TDLC, Informe Nº 18/2020, párrafos 236 y 237; Informe Nº 11/2014, sección 10.2.1, numeral (ii); Informe Nº 10/2014, sección 10.2, numeral (ii); Informe Nº 9/2013, sección 10.3, numeral (ii); Informe Nº 6/2009, sección 11.4, numeral (ii); Informe Nº 5/2009, sección 11.3, numeral (ii); Informe Nº 4/2009, sección 10.3, numeral (ii).

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

rivales. Este grupo se especializa en naves transbordadoras para transporte de carga rodada (en camión), a su vez el modo predominante de transporte de carga en la región.

254. Considerando esos antecedentes, esta Fiscalía difiere de la solicitante respecto del nivel del riesgo que podría derivarse de una integración vertical pues, de no mediar resguardos efectivos, el futuro concesionario del Puerto de Chacabuco tendrá la habilidad y fuertes incentivos para favorecer a sus empresas relacionadas que participen en el mercado de transporte marítimo, mediante conductas exclusorias, de sabotaje y mediante el acceso a información estratégica de sus competidores aguas abajo.

255. Por tanto, esta Fiscalía solicita a este H. Tribunal que fije a modo de restricción a la integración vertical un umbral máximo, para el conjunto de usuarios relevantes, de 40% del capital, derechos a voto o de las utilidades de la empresa concesionaria.

256. Para estos efectos, se deberán considerar como "usuarios relevantes" aquellas personas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, efectúen, contraten o intervengan bajo cualquier modalidad en el transporte de carga general por vía marítima en puertos de uso público, sea como: (a) empresas navieras, (a.i) con más de un 10% del tonelaje de carga marítima movilizada a nivel nacional; (a.ii) con más de un 15% de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva; o (a.iii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizada en el frente de atraque objeto de la respectiva concesión; o bien, (b) como exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, operadores de transporte multimodal, agentes, corredores, *forwarders*, o a cualquier otro título o modalidad, con exclusión de los agentes de muellaje, (b.i) con más de un 15% de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva; o (b.ii) con más de un 25% del tonelaje de carga.

257. Junto con esta restricción a la integración vertical, debe evaluarse el establecimiento de resguardos complementarios que inhiban la posibilidad de utilizar la administración del puerto como una barrera a la entrada o expansión de competidores de aquellos usuarios relevantes que tengan

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

participación en la sociedad concesionaria. Estas medidas conductuales deben ser suficientemente robustas y fiscalizables por Emporcha, con sanciones disuasivas ante la detección de incumplimientos. En caso que la magnitud de los riesgos derivados de la integración vertical no puedan ser debidamente mitigados por estas medidas, podría considerarse la aplicación de resguardos más estrictos.

258. Respecto de los riesgos derivados de una integración horizontal, existiendo actualmente sólo un puerto más en la Bahía de Chacabuco, y que el tercer puerto existente en la región corresponde a uno público administrado por Emporcha, coincidimos con la solicitante respecto de la necesidad de establecer una prohibición absoluta: La sociedad que se adjudique la concesión del Puerto de Chacabuco, y sus personas relacionadas en los términos del artículo 100 de la Ley de Mercado de Valores, no podrán participar directa o indirectamente, en la sociedad concesionaria de otro frente de atraque de uso público en la misma región –sea público o privado.

259. Para la fiscalización, ejecución y cumplimiento de estos resguardos estructurales, Emporcha deberá establecer, en las bases de licitación y en el contrato de concesión, reglas comunes equivalentes a las indicadas por este H. Tribunal en su Informe Nº 18.

260. Adicionalmente, para mejorar las condiciones de competencia en la licitación, se solicita a este H. Tribunal ordenar a Emporcha que cumpla con las medidas y recomendaciones indicadas en la sección III de esta presentación.

POR TANTO, en mérito de lo expuesto y de lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 18 N° 2, 31 y 32 del DL N° 211,

SOLICITO AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA: Tener por evacuado el informe de la Fiscalía Nacional Económica y, en su mérito, por aportados antecedentes en el procedimiento de consulta de autos.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

PRIMER OTROSÍ: Por este acto, vengo en acompañar bajo confidencialidad los siguientes archivos, que contienen información utilizada por esta Fiscalía para elaborar este informe:

1. Archivo Excel “2 Carga Movilizada.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.
2. Archivo Excel “4 Para cada nave que ha atracado en recinto portuario.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.
3. Archivo Excel “5 Con respecto al transporte de pasajeros.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.
4. Archivo Excel “7 Para los años 2015 a 2019.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.
5. Archivo Excel “4 Tarifas promedio efectivas.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.
6. Archivo Excel “d Cargas Transferida.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.
7. Correo electrónico de fecha 30 de septiembre de 2020, enviado por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en la investigación Rol FNE N° 2629-20.
8. Archivo Excel “2.c) Resultados Puerto Oxxean Chacabuco S.A._2015_2019.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

9. Archivo Excel “Anexo 8.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

10. Archivo Excel “Anexo N° 2.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

11. Archivo Excel “Anexo N° 3.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

12. Archivo Excel “Anexo N° 4.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

13. Archivo Excel “Anexo N° 5.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

14. Archivo Excel “Anexo N° 6.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

15. Archivo Excel “Anexo N° 7.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

16. Archivo PDF “Parte II – Anexo Respuesta Oficio FNE Ord. N1478-20.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

17. Correo electrónico de fecha 10 de septiembre de 2020, enviado por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

18. Archivo PDF “Anexo Confidencial Respuesta Oficio FNE Ord. N1655-20.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1655, de 3 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

19. Archivo PDF “ZARPES Y RECALADAS EMPORCHA-OXXEAN2018.pdf”, enviado a esta Fiscalía por la Capitanía de Puerto Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

20. Archivo PDF “ZARPES Y RECALADAS EMPORCHA-OXXEAN2019.pdf”, enviado a esta Fiscalía por la Capitanía de Puerto de Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

21. Archivo PDF “ZARPES Y RECALADAS EMPORCHA-OXXEAN2020.pdf”, enviado a esta Fiscalía por la Capitanía de Puerto de Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

22. Archivo PDF “FNE EMPORCHA.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Navimag Ferries S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1615, de 1 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

23. Archivo PDF “Solicitud información Naviera Austral.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Naviera Austral S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1642, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

24. Archivo PDF “Respuesta Unav-FNE.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Naviera Ultranav Limitada, en respuesta al Oficio Ord. N° 1638, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

25. Archivo PDF “Tabla 1 (Privado y Confidencial).pdf”, enviado a esta Fiscalía por Naviera Ultranav Limitada, en respuesta al Oficio Ord. N° 1638, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

26. Archivo Excel “Base_de_Datos_Emporcha_TDLC.xlsx”, elaborado por la Fiscalía Nacional Económica.

27. Archivo PDF “Anexo confidencial_presentacion_FNE”, elaborado por la Fiscalía Nacional Económica.

Respecto a los documentos indicados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 inciso noveno del DL N° 211 y el acuerdo tercero del Auto

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Acordado N° 16/2017, y considerando que durante la investigación no se dictó ningún acto administrativo decretando la confidencialidad o reserva de ciertas piezas del expediente, solicitamos al H. Tribunal declarar la confidencialidad de los archivos acompañados en el presente otrosí por los fundamentos que se indican respecto de cada uno de ellos en las siguientes tablas, y habilitar un *drive* para enviar estos archivos así como sus versiones públicas preliminares.

Archivo Excel "2 Carga Movilizada.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Empresa Portuaria Chacabuco
Sección específica del documento que contiene la información.	• Pestaña "Carga Total a", Columna F, Filas 3, 5 a 1040: Número de toneladas transferidas en el Puerto de Chacabuco. • Pestaña "Carga Total a", Columna G, Filas 3, 5 a 1040: Número de unidades transferidas. • Pestaña "Carga total b", Columna H, Filas 3, 5 a 1466: Número de toneladas transferidas en el Puerto de Chacabuco. • Pestaña "Carga total b", Columna I, Filas 3, 5 a 1466: Número de unidades transferidas en el Puerto de Chacabuco. • Pestaña "Carga total c", Columna H, Filas 3, 5 a 1121: Número de toneladas transferidas en el Puerto de Chacabuco. • Pestaña "Carga total c", Columna I, Filas 3, 5 a 1121: Número de unidades transferidas en el Puerto de Chacabuco. • Pestaña "Carga total d", Columna E, Filas 3, 5 a 1669: Número de toneladas transferidas en el Puerto de Chacabuco. • Pestaña "Carga total d", Columna F, Filas 3, 5 a 1669: Número de unidades transferidas en el Puerto de Chacabuco.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de transferencia de toneladas y unidades, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular y a los usuarios del Puerto de Chacabuco.

Archivo Excel "4 Para cada nave que ha atracado en recinto portuario.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Empresa Portuaria Chacabuco

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Sección específica del documento que contiene la información.	Columna K y L, Filas 5 a 3345: Horas de ocupación y Horas de espera.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de los tiempos de uso de frentes de atraque y de espera, desagregados por nave y cada embarque o desembarque, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular y a los usuarios del Puerto de Chacabuco.

Archivo Excel "5 Con respecto al transporte de pasajeros.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Empresa Portuaria Chacabuco
Sección específica del documento que contiene la información.	Columnas H e I, Filas 4 a 209: Número de pasajeros por nave y tarifa media.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de número de pasajeros y tarifa media por nave y ruta, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular y a los usuarios del Puerto de Chacabuco.

Archivo Excel "7 Para los años 2015 a 2019.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Empresa Portuaria Chacabuco
Sección específica del documento que contiene la información.	• Columna B, Filas 7 a 40: Ingresos por actividades ordinarias año 2015. • Columna C, Filas 7 a 40: Ingresos por actividades ordinarias año 2016. • Columna D, Filas 7 a 40: Ingresos por actividades ordinarias año 2017. • Columna E, Filas 7 a 40: Ingresos por actividades ordinarias año 2018. • Columna F, Filas 7 a 40: Ingresos por actividades ordinarias año 2019.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de ingresos de Emporcha por tipo de actividad, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Archivo Excel "4 Tarifas promedio efectivas.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Empresa Portuaria Chacabuco
Sección específica del documento que contiene la información.	Columna D, Filas 3 a 91: Valor promedio tarifas efectivas del Puerto de Chacabuco.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información de tarifas promedio efectivas de Emporcha, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Archivo Excel "d Cargas Transferida.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Empresa Portuaria Chacabuco
Sección específica del documento que contiene la información.	• Columna C, Filas 4 a 15: Número de toneladas transferidas en Puerto Cisnes. • Columna D, Filas 4 a 14: Número de unidades transferidas en Puerto Cisnes.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de transferencia de toneladas y unidades, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular y a los usuarios del Puerto de Cisnes.

Correo electrónico de fecha 30 de septiembre de 2020, enviado por Puerto Oxxean Chacabuco S.A.	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	Respuesta de Oxxean a preguntas realizadas por Fiscalía Nacional Económica en correo electrónico de 29 de septiembre de 2020.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información relacionada con eventuales inversiones y transferencia de graneles líquidos que contiene datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Archivo Excel "2.c) Resultados Puerto Oxxean Chacabuco S.A._2015_2019.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	• Pestaña "Estado Resultado UCO", Columna D, Filas 9 a 29: Resultados año 2015. • Pestaña "Estado Resultado UCO", Columna F, Filas 9 a 29: Resultados año 2016. • Pestaña "Estado Resultado UCO", Columna H, Filas 9 a 29: Resultados año 2017. • Pestaña "Estado Resultado UCO", Columna J, Filas 9 a 29: Resultados año 2018. • Pestaña "Estado Resultado UCO", Columna L, Filas 9 a 29: Resultados año 2019. • Pestaña "Gráfico", Columna C, Filas 4 a 6: Ingresos, Res. Neto y ROA año 2015. • Pestaña "Gráfico", Columna D, Filas 4 a 6: Ingresos, Res. Neto y ROA año 2016. • Pestaña "Gráfico", Columna E, Filas 4 a 6: Ingresos, Res. Neto y ROA año 2017. • Pestaña "Gráfico", Columna F, Filas 4 a 6: Ingresos, Res. Neto y ROA año 2018. • Pestaña "Gráfico", Columna G, Filas 4 a 6: Ingresos, Res. Neto y ROA año 2019. • Pestaña "Gráfico", Columnas B a I, Filas 8 a 22: Gráfico "Puerto Oxxean Chacabuco 2015-2019(M$)".
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información relacionada con los estados de resultados de Oxxean que contiene datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Archivo Excel "Anexo 8.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	• Columna H, Filas 4 a 1085: Número de pasajeros por nave. • Columna I, Filas 4 a 1085: Tarifa media.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de número de pasajeros y tarifas medias de Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular y a los usuarios del Puerto Oxxean.

Archivo Excel "Anexo N° 2.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	• Columna C, Filas 2 a 18: Tipo de carga. • Columna D, Filas 2 a 18: Capacidad en toneladas. • Columna F, Filas 2 a 18: Capacidad en unidades. • Columna G, Filas 2 a 18: Porcentaje histórico. • Columna H, Filas 2 a 18: Comentarios en relación a la información que se solicita confidencialidad. • Columnas A a G, Fila 20: Nota relacionada con la información que se solicita confidencialidad.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de la capacidad por sitio, carga, y porcentaje histórico de la misma de Puerto Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Archivo Excel "Anexo N° 3.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	• Columna D, Filas 2 a 24571: Tipo de carga. • Columna F, Filas 2 a 24571: Número de toneladas transferidas. • Columna G, Filas 2 a 24571: Número de unidades transferidas. • Columna H, Filas 2 a 24571: Tipo de vehículo. • Columna I, Filas 2 a 24571: Número de litros transferidos. • Columnas K a N, Filas 3 a 9: Nota relacionada con la información que se solicita confidencialidad.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de toneladas, unidades y litros transferidos en Puerto Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Archivo Excel "Anexo N° 4.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	• Columna D, Filas 2 a 24571: Tipo de carga. • Columna G, Filas 2 a 24571: Número de toneladas transferidas. • Columna H, Filas 2 a 24571: Número de unidades transferidas. • Columnas J a M, Filas 3 a 9: Nota relacionada con la información que se solicita confidencialidad.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de toneladas y unidades transferidos en Puerto Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Archivo Excel "Anexo N° 5.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	• Columna D, Filas 2 a 24571: Tipo de carga. • Columna F, Filas 2 a 24571: Número de toneladas transferidas. • Columna G, Filas 2 a 24571: Número de unidades transferidas. • Columnas I a L, Filas 3 a 9: Nota relacionada con la información que se solicita confidencialidad.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de toneladas y unidades transferidos en Puerto Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Archivo Excel "Anexo N° 6.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Sección específica del documento que contiene la información.	• Columnas C, Filas 2 a 24.571: Tipo de carga. • Columnas D y E, Filas 2 a 24.571: Rut y dígito verificador de clientes de Oxxean. • Columna G, Filas 2 a 24.571: Número de toneladas transferidas. • Columna H, Filas 2 a 24.571: Número de unidades transferidas. • Columnas J a M, Filas 3 a 9: Nota relacionada con la información que se solicita confidencialidad.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada por cliente de toneladas y unidades transferidos en Puerto Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Archivo Excel "Anexo N° 7.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	• Columnas D, Filas 2 a 10.567: Nombre nave. • Columna E, Filas 2 a 10.567: Rut naviera. • Columna F, Filas 2 a 10.567: Razón social naviera. • Columna K, Filas 2 a 10.567: Horas de ocupación • Columna Q, Filas 2 a 10.567: Tipo de carga
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de los clientes de Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Archivo PDF "Parte II – Anexo Respuesta Oficio FNE Ord. N1478-20.pdf"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	• Parte de la respuesta N° 2, página 5, literal c): Información de inversiones de Oxxean.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información de inversiones actuales y futuras de Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Correo electrónico de fecha 10 de septiembre de 2020, enviado por Puerto Oxxean Chacabuco S.A.	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	Respuesta de Oxxean y preguntas realizadas por Fiscalía Nacional Económica en correo electrónico de fecha 9 de septiembre de 2020.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información de conversión de toneladas que hacen los armadores según tipo de vehículo y cálculos sobre capacidad máxima de transferencia de carga desagregada por tipo de carga, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular y de los usuarios del Puerto Oxxean.

Archivo PDF "Anexo Confidencial Respuesta Oficio FNE Ord. N1655-20.pdf"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Puerto Oxxean Chacabuco S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	• Pág. 2 del archivo, Respuesta N° 2, primeros dos párrafos de esa página: Información del equipamiento de Puerto Oxxean. • Pág. 4 del archivo, Respuesta N° 2, párrafo de esa página: Información de comparación de instalaciones.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información de equipamiento e instalaciones de Puerto Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.

Archivo PDF "ZARPES Y RECALADAS EMPORCHA-OXXEAN2018.pdf"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Capitanía de Puerto de Chacabuco
Sección específica del documento que contiene la información.	Datos contenidos en las siguientes columnas: • Nombre nave • Rut naviera • Razón social naviera • Rut agente • Razón social agente • Categoría Nave • Tipo Carga • Transferencia de Carga (TON)/recalada • Transferencia de Carga (TON)/zarpe

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de los clientes de los Puertos de la Bahía de Chacabuco Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de los usuarios de dichos puertos.

Archivo PDF "ZARPES Y RECALADAS EMPORCHA-OXXEAN2019.pdf"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Capitanía de Puerto de Chacabuco
Sección específica del documento que contiene la información.	Datos contenidos en las siguientes columnas: • Nombre nave • Rut naviera • Razón social naviera • Rut agente • Razón social agente • Categoría Nave • Tipo Carga • Transferencia de Carga (TON)/recalada • Transferencia de Carga (TON)/zarpe
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de los clientes de los Puertos de la Bahía de Chacabuco Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de los usuarios de dichos puertos.

Archivo PDF "ZARPES Y RECALADAS EMPORCHA-OXXEAN2020.pdf"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Capitanía de Puerto de Chacabuco
Sección específica del documento que contiene la información.	Datos contenidos en las siguientes columnas: • Nombre nave • Rut naviera • Razón social naviera • Rut agente • Razón social agente • Categoría Nave • Tipo Carga • Transferencia de Carga (TON)/recalada • Transferencia de Carga (TON)/zarpe
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de los clientes de los Puertos de la Bahía de Chacabuco Oxxean, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de los usuarios de dichos puertos.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Archivo PDF "FNE EMPORCHA.pdf"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Navimag Ferries S.A.
Sección específica del documento que contiene la información.	Datos contenidos en las siguientes columnas de la página 5 del archivo: • Cliente • Rut cliente • Tipo de carga • Carga ton • Carga teus • Carga rodada
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de los clientes de Navimag Ferries S.A., datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, como de sus clientes.

Archivo PDF "Solicitud información Naviera Austral.pdf"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Naviera Austral S.A.

Sección específica del documento que contiene la información.	• Datos contenidos en las siguientes columnas de las páginas 2 a 4 del archivo:
	  ○ Cliente
	  ○ Rut cliente
	  ○ Carga ton
	  ○ Carga rodada
	• Datos contenidos en la columna "variación" de la página 6 del archivo: Información de ocupación de los servicios.

Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de los clientes de Naviera Austral S.A., así como información de la ocupación de sus servicios, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, como de sus clientes.

Archivo PDF "Tabla 1 (Privado y Confidencial)"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Naviera Ultranav Limitada
Sección específica del documento que contiene la información.	Datos contenidos en las siguientes columnas de las páginas 1 a 4 del archivo: • Cliente • Tipo Carga • Carga tons • TEUS • Carga rodada

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de los clientes de Naviera Ultranav Limitada, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, como de sus clientes.

Archivo Excel "Base_de_Datos_Emporcha_TDLC.xlsx"	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Empresa Portuaria Chacabuco, Puerto Oxxean Chacabuco S.A. y Capitanía de Puerto de Chacabuco
Sección específica del documento que contiene la información.	• Pestaña "BBDD sector", Columna G, Filas 2 a 25.619: Tipo de carga. • Pestaña "BBDD sector", Columna H, Filas 2 a 25.619: sector de la industria. • Pestaña "BBDD sector", Columna I, Filas 2 a 25.619: Número de toneladas transferidas. • Pestaña "BBDD sector", Columna J, Filas 2 a 25.619: Número de unidades transferidas. • Pestaña "BBDD sector", Columna K, Filas 2 a 25.619: tipo de vehículo. • Pestaña "BBDD sector", Columna L, Filas 2 a 25.619: tipo de vehículo 2. • Pestaña "BBDD O-D", Columna G, Filas 2 a 26.033: Tipo de carga. • Pestaña "BBDD O-D", Columna H, Filas 2 a 26.033: Tipo de operación. • Pestaña "BBDD O-D", Columna J, Filas 2 a 26.033: Número de toneladas transferidas. • Pestaña "BBDD O-D", Columna K, Filas 2 a 26.033: Número de unidades transferidas. • Pestaña "BBDD tipo operación", Columna G, Filas 2 a 25.688: Tipo de carga. • Pestaña "BBDD tipo operación", Columna H, Filas 2 a 25.688: tipo de operación. • Pestaña "BBDD tipo operación", Columna I, Filas 2 a 25.688: Número de toneladas transferidas. • Pestaña "BBDD tipo operación", Columna J, Filas 2 a 25.688: Número de unidades transferidas. • Pestaña "BBDD usuarios", Columna E, Filas 2 a 26.236: Rut clientes. • Pestaña "BBDD usuarios", Columna F, Filas 2 a 26.236: Tipo de carga. • Pestaña "BBDD usuarios", Columna G, Filas 2 a 26.236: Número de toneladas transferidas. • Pestaña "BBDD usuarios", Columna H, Filas 2 a 26.236: Número de unidades transferidas. • Pestaña "BBDD atención pasajeros", Columna M, Filas 2 a 1.289": Número de pasajeros.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

	• Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna G, Filas 2 a 1.683: Nombre nave. • Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna H, Filas 2 a 1.683: Rut naviera. • Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna I, Filas 2 a 1.683: Razón social naviera. • Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna J, Filas 2 a 1.683: Rut agente. • Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna K, Filas 2 a 1.683: Razón social agente. • Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna L, Filas 2 a 1.683: Categoría nave. • Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna Q, Filas 2 a 1.683: Tipo de carga. • Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna R, Filas 2 a 1.683: Toneladas descarga. • Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna S, Filas 2 a 1.683: Carga toneladas. • Pestaña “BBDD Capitanía de Puertos”, Columna T, Filas 2 a 1.683: Número toneladas.
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de toneladas y unidades transferidas, número de pasajeros, e información de clientes de los puertos, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de sus titulares y a los usuarios de los puertos de Chacabuco, Oxxean y Cisnes.

Archivo PDF “Anexo confidencial_presentacion_FNE”	
Naturaleza de la información cuya confidencialidad se pide.	Datos comercialmente sensibles y estratégicos.
Identificación del titular de la información.	Empresa Portuaria Chacabuco, Puerto Oxxean Chacabuco S.A., Capitanía de Puerto de Chacabuco, Navimag Ferries S.A., Naviera Austral S.A., Empresa Portuaria de Puerto Montt, Naviera Ultranav Limitada
Sección específica del documento que contiene la información.	Todos los numerales del documento
Argumentos legales, económicos o fácticos por los que su divulgación puede afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.	Esta información no es de conocimiento público, corresponde a información desagregada de ingresos de las empresas que administran los puertos; tarifas que cobran los administradores de los puertos; estados de resultados de administradores de puertos; capacidad por sitio y carga, y porcentaje histórico de administradores de puertos; inversiones actuales y futuras de administradores de puertos; equipamiento e instalaciones de puertos; toneladas, unidades y

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

	líquidos transferidos en los puertos; conversión de toneladas que hacen los armadores por tipo de vehículo; número de pasajeros; información de clientes de los puertos y de navieras; datos de ocupación de los servicios de navieras, todos son datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de sus titulares y a los usuarios de los puertos de la Región de Aysén.

SEGUNDO OTROSÍ: Asimismo, a efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Auto Acordado N° 16 del H. Tribunal solicitamos se tengan por acompañados los siguientes documentos, con citación, como versiones públicas preliminares de aquellos acompañados como confidenciales en el primer otrosí:

1. Archivo Excel “2 Carga Movilizada_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

2. Archivo Excel “4 Para cada nave que ha atracado en recinto portuario_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

3. Archivo Excel “5 Con respecto al transporte de pasajeros_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

4. Archivo Excel “7 Para los años 2015 a 2019_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

5. Archivo Excel “4 Tarifas promedio efectivas_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

6. Archivo Excel “d Cargas Transferida_VP.xlsx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

7. Versión pública del correo electrónico de fecha 30 de septiembre de 2020, enviado por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

8. Archivo Excel "2.c) Resultados Puerto Oxxean Chacabuco S.A._2015_2019_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

9. Archivo Excel "Anexo 8_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

10. Archivo Excel "Anexo N° 2_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

11. Archivo Excel "Anexo N° 3_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

12. Archivo Excel "Anexo N° 4_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

13. Archivo Excel "Anexo N° 5_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

14. Archivo Excel "Anexo N° 6_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

15. Archivo Excel "Anexo N° 7_VP.xlsx", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

16. Archivo PDF "Parte II – Anexo Respuesta Oficio FNE Ord. N1478-20_VP.pdf", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

17. Versión pública del correo electrónico de fecha 10 de septiembre de 2020, enviado por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

18. Archivo PDF "Anexo Confidencial Respuesta Oficio FNE Ord. N1655-20_VP.pdf", enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1655, de 3 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

19. Archivo PDF "ZARPES Y RECALADAS EMPORCHA-OXXEAN2018_VP.pdf", enviado a esta Fiscalía por la Capitanía de Puerto Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

20. Archivo PDF "ZARPES Y RECALADAS EMPORCHA-OXXEAN2019_VP.pdf", enviado a esta Fiscalía por la Capitanía de Puerto de Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

21. Archivo PDF "ZARPES Y RECALADAS EMPORCHA-OXXEAN2020_VP.pdf", enviado a esta Fiscalía por la Capitanía de Puerto de Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1477, de 14 de agosto de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

22. Archivo PDF "FNE EMPORCHA_VP.pdf", enviado a esta Fiscalía por Navimag Ferries S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1615, de 1 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

23. Archivo PDF "Solicitud información Naviera Austral_VP.pdf", enviado a esta Fiscalía por Naviera Austral S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1642, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

24. Archivo PDF "Respuesta Unav-FNE_VP.pdf", enviado a esta Fiscalía por Naviera Ultranav Limitada, en respuesta al Oficio Ord. N° 1638, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

25. Archivo PDF “Tabla 1 (Privado y Confidencial) _VP.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Naviera Ultranav Limitada, en respuesta al Oficio Ord. N° 1638, de 2 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.
26. Archivo Excel “Base_de_Datos_Emporcha_TDLC_VP.xlsx”, elaborado por la Fiscalía Nacional Económica.
27. Archivo PDF “Anexo confidencial_presentacion_FNE”, elaborado por la Fiscalía Nacional Económica.

TERCER OTROSÍ: Por este acto, vengo en acompañar archivos que contienen los documentos públicos utilizados para el análisis presentado en lo principal de este escrito, y que forman parte del Expediente de Investigación Rol N° 2629-20 FNE:

1. Archivo PDF “DECRETO EXENTO N° 1611 15-09-2020”, enviado a esta Fiscalía por la División Transporte Público Regional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en respuesta al Oficio Ord. N° 1595, de 1 de septiembre de 2020.
2. Correo electrónico de fecha 24 de septiembre de 2020, enviado por la Empresa Portuaria Chacabuco.
3. Archivo Word “Memoria Explicativa Licitación EMPORCHA.docx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020.
4. Archivo Word “Minuta Memoria y Bases.docx”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020.
5. Archivo PDF “Respuestas a ORD.1467.pdf”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1467, de 14 de agosto de 2020.
6. Archivo PDF “2020-07 Tarifas.pdf”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

7. Archivo PDF “a Características naves de diseño Muelle Conectividad Puertos Cisnes.pdf”, enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre.

8. Archivo PDF “Descripción infraestructura explanadas y almacenes-Emporcha 2020.pdf” enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre.

9. Archivo PDF “e Condiciones competencia muelle Cisnes Vs Chacabuco.pdf” enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre.

10. Archivo PDF “Estados financieros diciembre 2016.pdf” enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre.

11. Archivo PDF “Estados financieros diciembre 2017.pdf” enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre.

12. Archivo PDF “Estados financieros diciembre 2018.pdf” enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre.

13. Archivo PDF “Estados financieros diciembre 2019.pdf” enviado a esta Fiscalía por la Empresa Portuaria Chacabuco, en respuesta al Oficio Ord. N° 1641, de 2 de septiembre.

14. Archivo PDF “contesta requerimiento información FNE (1) _VP.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Sociedad Minera Pacifico del Sur SpA en respuesta al Oficio Ord. N° 1765, de 22 de septiembre de 2020, en la investigación Rol FNE N° 2629-20.

15. Archivo PDF “Anexo N°1.pdf”, enviado a esta Fiscalía por Puerto Oxxean Chacabuco S.A., en respuesta al Oficio Ord. N° 1478, de 15 de agosto de 2020.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl