

EN LO PRINCIPAL: Aporta antecedentes; **PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documentos bajo confidencialidad; **SEGUNDO OTROSÍ:** Acompaña versión pública de documentos, con citación; **TERCER OTROSÍ:** Personería, patrocinio y poder.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

FELIPE CERDA BECKER, FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S), en representación de la **FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA** (“FNE”, “Fiscalía” o “Servicio”), ambos domiciliados para estos efectos en calle Huérfanos N° 670, piso 8, comuna de Santiago, Región Metropolitana, en autos caratulados “*Consulta de Ferrocarril del Pacífico S.A. sobre Terminal Intermodal Barrancas.*”, **RoI NC N° 464-2020**, al Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“H. Tribunal”) 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 y sus modificaciones posteriores (“DL N° 211”), vengo en aportar antecedentes a este H. Tribunal en los autos ya individualizados, en los términos que se expondrán a continuación:

1. Este H. Tribunal recibió, con fecha 19 de mayo de 2020, una consulta de Ferrocarriles del Pacífico S.A. (“FEPASA”) en la que solicita su pronunciamiento sobre las condiciones de competencia que debería cumplir el proyecto denominado Terminal Intermodal Barrancas (“TIB”), en el puerto de San Antonio, promovido por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (“EFE”)¹.
2. Con fecha 16 de junio de 2020, este H. Tribunal dio inicio al procedimiento contemplado en el artículo 31 del DL N° 211 respecto de la consulta

¹ Presentación FEPASA ante el H. Tribunal, de fecha 19 de mayo de 2020, fs. 10.

formulada por dicha empresa. Asimismo, ofició a esta Fiscalía –entre otras instituciones– a fin de que aportaren antecedentes².

3. En atención a lo anterior, esta Fiscalía resolvió iniciar investigación con fecha 6 de julio de 2020, ejerciendo las facultades establecidas en el artículo 39 del DL N° 211 para recabar los antecedentes necesarios para la elaboración del presente Aporte de antecedentes (“Informe”)³. Esta presentación se estructura de la siguiente forma:

ÍNDICE

I. ANTECEDENTES.....	3
A. La consulta de FEPASA.....	3
B. El actual Terminal Barrancas en el puerto de San Antonio	5
C. Proyecto de mejoramiento del Terminal Intermodal Barrancas (TIB).....	8
D. Aspectos regulatorios del TIB	12
D.1. Normativa de las concesiones portuarias.....	12
D.2 Normativa relativa a la infraestructura ferroviaria	18
II. MERCADOS RELACIONADOS CON EL PROYECTO SUJETO A CONSULTA	
19	
A. Servicios portuarios para la carga en contenedores en la Región de Valparaíso.....	21
B. Servicio de transporte de carga terrestre desde y hacia los puertos.....	24
B.1. Transporte de Carga en Ferrocarril	28
C. Operadores Logísticos	32
D. Vínculos de propiedad y comerciales entre los usuarios del Terminal Barrancas.....	34
E. Mercados en que incide el TIB	37
III. ANALISIS DEL PROYECTO TIB DESDE UN PUNTO DE VISTA DE LIBRE COMPETENCIA.....	41
A. RIESGOS ASOCIADOS AL PROYECTO	42
A.1. Riesgos de exclusión.....	44
A.2. Riesgos de explotación unilateral	49
B. EFICIENCIAS ASOCIADAS AL PROYECTO	51
C. MEDIDAS DE MITIGACIÓN.....	55
IV. CONCLUSIONES	57

² Oficio Ord. N° 062, del H. Tribunal, de 06 de julio de 2020, ingresada a esta Fiscalía con fecha 07 de julio de 2020.

³ Investigación Rol N° 2625-20 FNE, caratulada “Consulta de Ferrocarriles del Pacífico S.A. sobre proyecto Terminal Intermodal Barrancas en el Puerto de San Antonio”.

I. ANTECEDENTES

A. La consulta de FEPASA

1. FEPASA presentó una consulta ante el H. Tribunal para efectos de determinar los resguardos, medidas y condiciones que debería cumplir el denominado proyecto TIB que está siendo promovido por EFE, cuyo objeto es desarrollar y modernizar el Terminal Barrancas del puerto de San Antonio, y así potenciar el transporte ferroviario, en particular, de carga en contenedores (“Consulta de FEPASA”).
2. La presentación señala que, en la actualidad, en los terrenos donde se proyecta el TIB se encuentra emplazado el Terminal Barrancas de la red de EFE, el cual es contiguo a los terrenos de la concesión de uno de los frentes de atraque del puerto de San Antonio –Puerto Central S.A. (“PCE”)-. Agrega que dicho terminal es administrado por EFE y es utilizado por los porteadores ferroviarios para la transferencia de carga desde o hacia los frentes de atraque del puerto de San Antonio, habiendo a la fecha sólo dos porteadores que utilizan dicha infraestructura, FEPASA y Transporte Ferroviario Andrés Pirazzoli S.A. (“TRANSAP”).
3. La consultante estima que un elemento determinante en el análisis de este caso sería la condición de instalación esencial que tendría el Terminal Barrancas –y, por ende, el futuro TIB–, para el mercado de transporte ferroviario de carga desde y hacia los frentes de atraque del puerto de San Antonio⁴.

⁴ En opinión de FEPASA, lo anterior estaría determinado por el hecho de que no es posible replicar esta instalación al interior del puerto ni en las zonas aledañas, debido a la ubicación estratégica del Terminal Barrancas -colindante a los terrenos del puerto de San Antonio-, por lo que no existe una superficie disponible que sea suficiente para su desarrollo. Asimismo, estima que, en caso de ser factible la adquisición de un conjunto de inmuebles que permitieran completar la superficie necesaria, ello sería económicamente inviable, por implicar un alto valor. Véase Consulta de FEPASA, p. 2.

4. FEPASA señala que el proyecto de mejoramiento del Terminal Barrancas contemplaría terrenos más allá de aquellos de propiedad de EFE –donde actualmente está la infraestructura ferroviaria– integrándose con los de la concesión de PCE. Junto con ello, la consultante indica que se deben tener en cuenta indicios de que el proyecto TIB también consideraría que su administración y operación futura quede entregada a PCE, bajo una estructura de integración vertical⁵.
5. Dicha administración integrada con PCE, señala la consultante, implicaría un riesgo para la libre competencia, ya que: (i) PCE tendría cierto nivel de integración, en los hechos, con el único porteador que compite con FEPASA –vale decir, TRANSAP–, como consecuencia del servicio denominado “Corredor Ferroviario Express” (“CFX”); y, (ii) en la práctica, FEPASA no habría logrado operar la transferencia de contenedores directamente desde PCE al ferrocarril en la Estación Barrancas, debido a las altas tarifas que le habría cotizado por la carga y descarga de contenedores desde sus instalaciones⁶.
6. A mayor abundamiento, en su consulta FEPASA señala que, aún en un escenario en que no existiera esta relación entre PCE y TRANSAP a través de CFX, podrían existir riesgos relacionados a tarifas no reguladas y afectar la competencia intraportuaria entre PCE y San Antonio Terminal Internacional S.A. (“STI”)⁷.
7. Pues bien, FEPASA estima que un escenario de administración integrada de PCE sobre el futuro TIB –considerando, en particular, su supuesta

⁵ Consulta de FEPASA, p. 2-3.

⁶ Consulta de FEPASA, p. 3.

⁷ En particular, FEPASA señala que la integración vertical entre PCE y el TIB igualmente supondría: (i) agregar una infraestructura que no fue considerada en la licitación de la concesión de ese frente de atraque, que le permitiría prestar un servicio de una manera no contemplada al momento de adjudicar la licitación, por el que PCE cobraría una tarifa no sujeta a regulación como servicio básico, en circunstancias que éste sería uno indispensable, y; (ii) un riesgo de afectación de la competencia intraportuaria entre PCE y STI, que quedaría a merced del primero en lo que se refiere a la transferencia de carga ferroviaria desde o hacia su frente de atraque. Consulta de FEPASA, p. 3-4.

calidad de instalación esencial–, daría paso a riesgos de que se materialicen conductas contrarias a la libre competencia, como discriminación arbitraria, sabotaje, negativa de venta, acceso a información comercial sensible de competidores o de exclusión en el mercado de los servicios de portadores ferroviario o portuarios⁸.

8. Por todo lo anteriormente expuesto, FEPASA considera necesario que el H. Tribunal determine cuáles serían los resguardos, medidas y condiciones con las que debería cumplir el denominado proyecto TIB, para evitar que se materialicen riesgos en materia de libre competencia y que promuevan una administración y uso eficiente de dicha infraestructura.

B. El actual Terminal Barrancas en el puerto de San Antonio

9. El Terminal Barrancas es un inmueble destinado al uso ferroviario propiedad de EFE que tiene una superficie total de 73.553,2 m², ubicado en la ciudad de San Antonio. Colinda hacia el oeste con los terrenos pertenecientes a Empresa Portuaria San Antonio (“EPSA”), en particular con la concesión de PCE (Ver Figura 1)⁹.
10. En dicho recinto, EFE cuenta con una parrilla de vías férreas para realizar la transferencia de distintos tipos de carga (contenedores, cobre metálico, ácido sulfúrico, clinker y graneles), una edificación de oficinas, una bodega arrendada a la empresa Cementos Bicentenario S.A. (“BSA”) para la transferencia de clinker y dos terrenos utilizados por FEPASA, uno para el acopio y transferencia de contenedores en general¹⁰ y otro para la transferencia de contenedores de cobre metálico¹¹.

⁸ Consulta de FEPASA, p. 33 y ss.

⁹ Respuesta de EFE a Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

¹⁰ En respuesta de FEPASA a Oficio Ord. N° 1402, recibida con fecha 13 de agosto de 2020, la empresa indica que el terreno denominado ex tornamesa corresponde a una “zona de uso compartido para los portadores ferroviarios de carga”, tal como está establecido en el Anexo G del Contrato de Acceso EFE-FEPASA, pudiendo eventualmente ser utilizado por otro porteador ferroviario. Adicionalmente, en respuesta de FEPASA a Oficio Ord. N° 1256, recibida con fecha 15 de julio de 2020, se indica que la capacidad de almacenaje de este terreno es de 120

Figura 1: Infraestructura en el Terminal Barrancas y su integración con el Puerto de San Antonio



Fuente: Respuesta de EFE a Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

11. En la actualidad, como se señaló *supra*, son dos los portadores ferroviarios que –por contar con contratos para usar las vías de EFE– tienen acceso a la infraestructura del Terminal Barrancas para realizar el transporte de carga, FEPASA y TRANSAP.
12. En cuanto a la transferencia de contenedores desde y hacia el Terminal Barrancas, es pertinente señalar que actualmente ella se realiza de dos formas. La primera es a través de un portón de acceso dispuesto por PCE en el límite con su concesión, a través del cual este concesionario realiza la movilización de los contenedores con sus propias grúas y camiones, tanto si su destino u origen es su propio frente de atraque como el del concesionario portuario contiguo, STI¹².

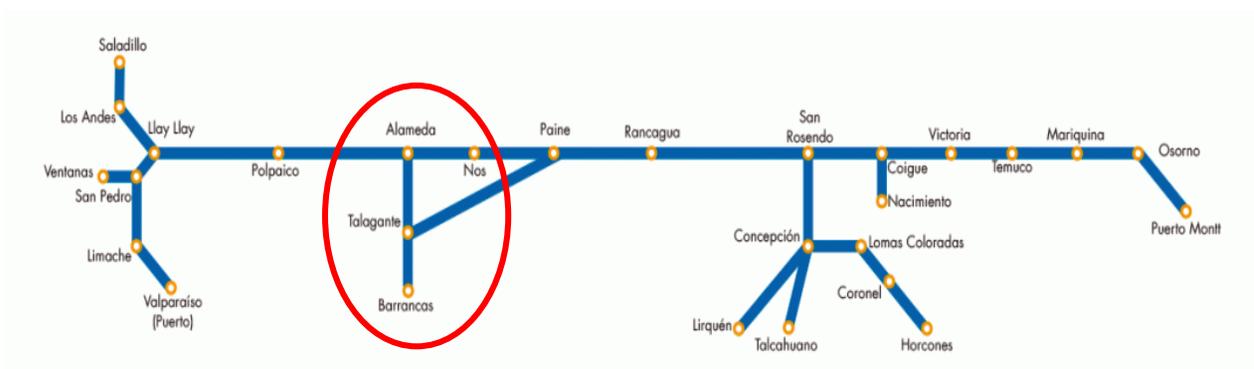
contenedores. Ver también <https://www.fepasa.com/inauguramos-nuestro-terminal-multimodal-en-san-antonio.html> [última visita: 27 de julio de 2020].

¹¹ Respuesta de EFE a Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020 y respuesta de FEPASA a Oficio Ord. N° 1402, recibida con fecha 13 de agosto de 2020. Esta infraestructura corresponde a una zona de uso exclusivo por la cual FEPASA paga un arriendo de [1]. Las referencias entre corchetes corresponden a información confidencial contenida en el numeral correspondiente del documento “Anexo Confidencial FNE”, que se acompaña en el primer otrosí.

¹² En el caso que la carga tenga como origen o destino la concesión de STI, camiones propios de PCE trasladan los contenedores utilizando una puerta denominada M10, que comunica ambas

13. Una segunda forma de transferir contenedores hacia o desde el Terminal Barrancas es a través de camiones que ingresan al puerto siguiendo la ruta normal destinada al modo rodoviario.
14. En términos de infraestructura, es preciso señalar que el transporte terrestre de carga desde y hacia el puerto de San Antonio por vía férrea¹³ utiliza el Ramal Alameda Barrancas –parte de la red EFE que conecta La Calera con Puerto Montt¹⁴–, que tiene 100,1 Km de extensión y que cuenta con conexiones al resto de la red de EFE en la Estación Talagante y la Estación Alameda¹⁵.
15. En la siguiente Figura N° 2 se puede apreciar el lugar en que se encuentra este ramal dentro de la red ferroviaria de carga de EFE.

Figura 2: Red ferroviaria de carga



Fuente: EFE (<https://www.efe.cl/transporte-de-carga/>) [última visita: 27 de agosto de 2020]

concesiones. Respuesta de EFE a Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020. Cabe indicar, además, que la normativa que rige la concesión de PCE establece un derecho de paso en favor de STI para acceder a las instalaciones férreas (Bases de Licitación del frente de atraque Costanera Espigón, Anexo VI).

¹³ El otro modo, como se verá más adelante, es el rodoviario, a través de camiones que utilizan principalmente la Autopista del Sol, de acuerdo a lo informado por la Empresa Puerto San Antonio. Disponible en <http://www.sanantonioport.cc.cl/index1.html> [última visita: 27 de agosto de 2020].

¹⁴ En base a lo descrito por EFE. Disponible en <https://www.efe.cl/transporte-de-carga/> [última visita: 27 de agosto de 2020].

¹⁵ Respuesta de EFE a Oficio Ord. N°1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020. Cabe destacar que esta ruta también contempla ramales privados para el acceso a terminales de operadores logísticos, tal como fue corroborado en tomas de declaración de FEPASA de fecha 20 de julio de 2020 y de TRANSAP de fecha 21 de julio de 2020.

16. El ramal, en San Antonio, tiene como punto de inicio o final de recorrido el Terminal Barrancas, lugar donde se realizan los servicios de transferencia de carga a los terminales de PCE y STI. También existe una vía de extensión, propiedad de EFE, que conecta dicho terminal con Puerto Panul S.A. ("Puerto Panul").

C. Proyecto de mejoramiento del Terminal Intermodal Barrancas (TIB)

17. La descripción que se realizará a continuación está basada en los antecedentes entregados por EFE, respecto del proyecto de mejoramiento de este terminal, que se basa, a su vez en el estudio de "Ingeniería Mejoramiento Terminal Intermodal Barrancas", elaborado por consultores externos¹⁶ ("Estudio de Ingeniería") encargado por dicha empresa estatal. El citado estudio entrega recomendaciones respecto de la manera más eficiente de materializar el proyecto, estando pendiente varias otras definiciones relevantes del mismo.
18. Cabe mencionar que el proyecto TIB materia de la consulta de autos abarca 24.459,8 m² del total de la superficie del Terminal Barrancas (73.553,2 m²), el cual se enfoca en perfeccionar los procesos de carga, descarga y almacenamiento de contenedores. En otras palabras, el proyecto de mejoramiento se enmarca sólo en la operación de contenedores, que serán ingresados al terminal desde el área que actualmente ocupa PCE, utilizando su infraestructura de carga y descarga¹⁷. Las otras cargas seguirán operando de la misma forma que en la actualidad en los terrenos del Terminal Barrancas que no formarán parte del TIB¹⁸.

¹⁶ El estudio contratado por EFE fue realizado por Consultores de Ingeniería SpA y Consultrans S.A. Agencia en Chile, entregado para su aprobación con fecha 22 de abril de 2019. Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

¹⁷ Cabe señalar que el proyecto elimina el muro perimetral entre PCE y el Terminal Barrancas, de tal forma que los camiones tendrían una demarcación específica para su circulación. Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

¹⁸ Lo dicho, sin perjuicio, además, de las operaciones de carga con contenedores de FEPASA en el sector denominado ex tornamesa.

19. En cuanto al análisis aquí presentado, se hace presente que la propuesta realizada por los consultores del Estudio de Ingeniería es integrada¹⁹, vale decir, ubica el proyecto en terrenos del propio Terminal Barrancas de EFE y, además, en terrenos de la concesión portuaria que hoy ostenta PCE, lo que sería relevante para obtener eficiencias buscadas por el proyecto, relativas, básicamente, a movilizar mayor cantidad de carga con menores tiempos de espera.

20. Para lograr el proyecto integrado mencionado, EFE ha informado a esta Fiscalía que –a través de un instrumento jurídico aún por definir– pretende habilitar a EPSA para hacer uso de los terrenos necesarios del actual Terminal Barrancas. Luego, EFE prevé que la concesión de PCE sea ampliada por EPSA y que incorpore en ella la operación del proyecto TIB. De esta manera, al ser administrada por el concesionario portuario, EFE sostiene que la operación de este terminal se sometería a la regulación portuaria y de libre competencia actualmente existente (en particular, el Informe N° 6/2009 del H. Tribunal), lo que permitiría la intervención de EPSA con sus atribuciones y funciones normativas y fiscalizadoras²⁰. En tanto, respecto a la administración del tráfico de ferrocarriles en las vías, dicha función seguiría estando radicada en EFE.

21. Respecto de las obras civiles ferroviarias, ellas serán realizadas con financiamiento propio de EFE en su totalidad, cuyos montos ya habrían sido aprobados en el marco de su Plan Trienal²¹, a lo que hay que agregar que tales obras serán parte de su infraestructura y, por tanto, serán un activo de

¹⁹ El estudio de los consultores evaluó para el proyecto TIB, la propuesta de PCE -correspondiente a una alternativa integrada, es decir, considerando los terrenos del Terminal Barrancas de EFE y de la concesión portuaria-, dos propuestas segregadas de FEPASA -no integradas con PCE-, y una propuesta integrada (con PCE) elaborada por los propios consultores. Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

²⁰ Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020. Este aspecto ha sido recogido de la misma manera en el documento de EPSA denominado “Operación Patio Barrancas por la concesionaria DPW”, de enero 2020, el que tiene por objeto responder a las consultas planteadas por EFE a EPSA respecto a la operación del Terminal Barracas bajo un modelo Integrado. Respuesta de EPSA al Ord. 1404, recibida con fecha 19 de agosto de 2020, Carta N°351 FNE.pdf, p. 67.

²¹ Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

- ella²². En relación al equipamiento de transferencia de contenedores, el mismo sería proporcionado por PCE²³.
22. Por otra parte, en lo referido al modelo de negocio, EFE²⁴ contrató a un consultor externo²⁵ que actualmente está realizando una asesoría que tiene por objeto proponer un modelo de operación en base a principios de acceso abierto al proyecto y no discriminación arbitraria, tanto respecto de portadores ferroviarios como de terminales portuarios. Asimismo, EFE ha señalado a esta Fiscalía que tal empresa estaría estudiando la definición de niveles de servicio y tarifas que deberán ser cumplidas por su operador – que, considerando que sería el concesionario portuario PCE, serían fiscalizadas por EPSA–. A partir de dicha propuesta, se definirá en detalle el régimen de acceso de los distintos terminales para la transferencia de carga en el TIB. Dicha asesoría se prevé que finalice en el mes septiembre de 2020²⁶.
23. Asimismo, en la actualidad, EFE se encuentra preparando las bases de licitación para la ejecución de las obras del proyecto TIB. EFE espera que esta licitación se inicie a fines del presente año, se adjudique en el primer trimestre de 2021 y que las obras comiencen en el segundo trimestre de 2021²⁷. Conforme con lo proyectado, las obras del proyecto deberían finalizar en el mes de julio de 2022 para iniciar sus operaciones en el mes de septiembre del mismo año²⁸.

²² Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

²³ Cabe hacer presente que los niveles de servicio que deba cumplir PCE en el marco de la operación del TIB es un aspecto del proyecto que está aún por ser definido.

²⁴ EFE señala que el TIB descansaría sobre la base del principio de permitir el acceso a terceros y la no discriminación arbitraria, tanto para los concesionarios portuarios como para los operadores ferroviarios de carga. Así, respecto al acceso a la infraestructura ferroviaria, existe un régimen - establecido en la Ley Orgánica de EFE (como será definida más adelante)- que otorga el derecho de uso de ella a particulares mediante la suscripción de un contrato de acceso.

²⁵ Se trata de la empresa [2].

²⁶ Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

²⁷ Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

²⁸ Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

24. EFE ha señalado que, atendido que el actual sector del Terminal Barrancas donde se instalaría el TIB opera casi al máximo de su capacidad²⁹ en TEUs³⁰, el proyecto debiera iniciar sus operaciones a la brevedad, para que el desarrollo del modo ferroviario no se vea afectado por la congestión e ineficiencias en la operación³¹.
25. Conforme con lo señalado, el escenario que se evaluará en el presente Informe es el de una administración integrada del proyecto TIB por parte de PCE, en su condición de concesionaria en el puerto de San Antonio. Tal como se ha señalado previamente, el proyecto TIB presenta varios aspectos relevantes aún pendiente de definir tanto desde su perspectiva jurídica como operacional, además de no depender su materialización de la sola voluntad de EFE, toda vez que la opción de expansión seleccionada requiere de terrenos que actualmente EPSA ha entregado en concesión a PCE³².
26. Dicho esto, indefiniciones en aspectos jurídicos y económicos relevantes como los que existen al día de hoy respecto del proyecto TIB y que pueden ser resueltas de diversa manera por quienes pretenden llevar adelante el proyecto, podrían incidir en el órgano competente para conocer de los efectos del mismo en la libre competencia, toda vez que, eventualmente y dependiendo de la manera en que se pretenda implementar el proyecto, tales hechos, actos o convenciones podrían calificar como una operación de concentración, la que se encontraría sometida al procedimiento de revisión establecido en el Título IV del DL N° 211. En particular se debe considerar el artículo 47 del DL N° 211, la “Guía de Competencia” –de junio de 2017, de esta Fiscalía–, y la “Guía Práctica para la Aplicación de Umbrales de

²⁹ Señalando que actualmente opera a **[3]** TEUs de un total **[4]**, que sería su capacidad máxima. Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

³⁰ Acrónimo del término Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) que se refiere a la unidad de medida de referencia en el transporte marítimo que equivale a un contenedor de 20 pies de largo. Definición disponible en: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/dtlkdb2016d1_es.pdf página v (glosario) [última visita: 27 de agosto de 2020].

³¹ Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

³² Al respecto, se debe tener presente que una administración integrada de PCE puede tomar varias formas -siendo sólo una de ellas una eventual extensión de su concesión hacia el TIB-.

Notificación de Operaciones de Concentración en Chile” –de junio de 2017, también de esta Fiscalía.

27. Por último y para cerrar este acápite, se hace presente que, tal como se explicitó supra, este proyecto incide exclusivamente en la transferencia de carga en contenedores, por lo que en adelante todo el análisis se centra en este tipo de carga y la forma en que ésta es transportada desde o hasta los terminales portuarios a los centros de distribución o bodegas de los clientes.

D. Aspectos regulatorios del TIB

D.1. Normativa de las concesiones portuarias

28. La dictación de la Ley N° 19.542, publicada con fecha 19 de diciembre de 1997, que moderniza el sector portuario estatal (“Ley de Puertos”), tuvo por objeto implementar una política nacional portuaria que adecuara el funcionamiento de los puertos estatales a las nuevas exigencias del comercio exterior y aumentara la presencia internacional del país.
29. La Ley de Puertos dispone que las empresas portuarias estatales pueden realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo harán por medio del otorgamiento de concesiones portuarias³³, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas³⁴.
30. Para que las empresas portuarias procedan a otorgar las concesiones, la Ley de Puertos señala que, en los puertos o terminales estatales de la

³³ Ley de Puertos, artículo 53, define la concesión portuaria 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”.

³⁴ Ley de Puertos, artículo 7.

región, deberá existir otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño³⁵ de aquel que es objeto de la concesión portuaria. De lo contrario, se deberá contar previamente con un Informe de la Comisión Preventiva Central (“CPC”, actualmente el H. Tribunal) y, en tal caso, las concesiones deberán realizarse en los términos que establezca dicho Informe³⁶.

31. Por su parte, el artículo 23 del mismo texto legal establece que las labores de movilización de carga en los frentes de atraque estarán sometidas a un esquema multioperador³⁷. No obstante, la respectiva empresa portuaria puede, mediante licitación pública, implementar un esquema monooperador³⁸ en los 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 objeto de la licitación, se deberá contar, además, con un Informe de la CPC (actualmente, el H. Tribunal), otorgándose la concesión en los términos que establezca dicho Informe³⁹.

32. Pues bien, en lo referido a los Dictámenes e Informes emitidos por la CPC y el H. Tribunal en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley de Puertos –para efectos de entregar en concesión a privados los terminales marítimos de uso público del puerto de San Antonio– cabe señalar que las condiciones que rigen a STI y Puerto Panul se contienen en el Dictamen N° 1045/1998, de la CPC, de fecha 21 de agosto de 1998. Por su parte, los parámetros que debe cumplir la concesión de PCE se contienen en el Informe N° 6/2009, del H. Tribunal, de fecha 15 de octubre de 2009⁴⁰.

³⁵ Ley de Puertos, artículo 53, define la nave de diseño como “(...) la nave de mayor eslora total, calado máximo y desplazamiento a plena carga que puede operar en un frente de atraque”.

³⁶ Ley de Puertos, artículo 14.

³⁷ Ley de Puertos, artículo 53, define el esquema multioperador como “(...) es el sistema de operación portuaria donde las distintas empresas de muellaje pueden prestar sus servicios en un mismo frente de atraque”.

³⁸ Ley de Puertos, artículo 53, define el esquema monooperador como “(...) el sistema de operación portuaria en que la movilización de carga en el frente de atraque es realizada por una única empresa de muellaje”.

³⁹ Ley de Puertos, artículo 23.

⁴⁰ Cabe señalar que el Informe N°6/2009 TDLC, en la parte II) “Parte considerativa”, numeral 4 “Procedencia legal del Informe”, señala que el mismo es pertinente conforme con los artículos 14 y 23 de la Ley de Puertos: “Por lo tanto, dado que la Licitación pretende implementar un esquema monooperador en el Frente de Atraque Costanera-Espigón, cuya nave de diseño es de tipo post-

33. En lo que refiere a la Ley de Puertos, ella establece al concesionario portuario la obligación de destinar los bienes concesionados a la atención de naves y movilización de carga, garantizando el libre acceso a los usuarios y prestando sus servicios sujetos a tarifas públicas en condiciones no discriminatorias⁴¹.
34. Ahora bien, en específico respecto de PCE –dada su relevancia a efectos del análisis aquí presentado– cabe señalar que tales principios fueron incluidos en las obligaciones contenidas en el Informe N°6/2009 de este H. Tribunal. En efecto, en las conclusiones de dicho Informe, en el capítulo II, referido a los “Resguardos en la provisión de servicios portuarios”, se estableció que el concesionario está obligado a prestar sus servicios a todo aquel que lo requiera, en términos y condiciones generales y no discriminatorias, que deberán estar contenidas en documentos públicos que estarán a disposición de los interesados⁴². Cabe señalar que estas obligaciones de acceso abierto y no discriminación también están establecidas en el contrato de concesión firmado entre EPSA y PCE⁴³.

panamax, y que no existe ni se espera que exista en la Vª Región otro frente de atraque estatal operado bajo un esquema multi-operador que sea capaz de atender naves de ese tipo, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 14 y 23 de la Ley resulta procedente la solicitud de un informe de este Tribunal -como sucesor legal de la Comisión Preventiva Central- respecto de los términos y condiciones de la Licitación del Frente de Atraque Costanera-Espigón”.

⁴¹ Ley de Puertos, artículo 14, inciso final: “El concesionario, por el solo ministerio de la ley, quedará obligado a destinar los bienes concesionados a la atención de naves y movilización de carga, mantenerlos adecuadamente, dar servicio y establecer tarifas públicas en condiciones no discriminatorias”. En el mismo sentido, el artículo 22, que establece la obligación de contar con un reglamento interno de uso de frentes de atraque (RUFA), establece que el mismo “(...) deberá conformarse a criterios técnicos objetivos y no discriminatorios, propenderá a un uso eficiente de la infraestructura portuaria y a un desarrollo armónico de la actividad, y garantizará el derecho a la libre elección de los usuarios respecto de los servicios que se presten en los frentes de atraque y la autonomía de los particulares que ejercen funciones dentro de los mismos, limitándose a lo indispensable para su buen funcionamiento. El referido reglamento formará parte integrante de las bases de toda licitación de frentes de atraque”.

⁴² Informe N°6/2009 del H. Tribunal, “Conclusiones del Tribunal”, sección II “Resguardos en la provisión de servicios portuarios”, numeral 10. Asimismo, el numeral 11 ordena que se debe evitar actos de discriminación a los usuarios y el numeral 15 que las tarifas que cobre el concesionario por sus servicios sean básicas u opcionales, deberán ser objetivas, públicas y no discriminatorias.

⁴³ Contrato de concesión de PCE, sección 6.2.8, “Obligaciones de Servicio”, letra a): “El Concesionario se obliga a proveer a los Usuarios el acceso al Frente de Atraque o la prestación de Servicios en condiciones generales y no discriminatorias y estará obligado a observar las instrucciones que le imparta EPSA y que tengan por finalidad evitar o poner término a actos de discriminación”, y letra c) “En el evento que se determine que el Concesionario no cumple con proveer a los Usuarios el acceso al Frente de Atraque o la prestación de Servicios en condiciones

35. Otro aspecto a considerar es que el Informe N°6/2009 del H. Tribunal distingue los servicios portuarios que pueden ser provistos por el adjudicatario de la licitación, desde el punto de vista de la libre competencia: (i) servicios básicos y (ii) servicios opcionales. Esta distinción es relevante ya que los primeros son prestados en condiciones de monopolio por el concesionario, en cambio respecto de los segundos enfrenta competencia de parte de terceros⁴⁴. Estos últimos han sido definidos como aquellos “(...) *para cuya provisión no es necesaria la infraestructura entregada en concesión, de manera que el concesionario enfrenta o puede enfrentar competencia en el frente de atraque licitado*”⁴⁵.
36. Dadas las características de estos servicios opcionales o especiales, que enfrentan competencia, sus tarifas no están reguladas –a diferencia de los servicios básicos, cuyas tarifas sí lo están, por medio de un polinomio⁴⁶– y son determinadas libremente según las condiciones de competencia en el mercado⁴⁷.
37. Por otro lado, si bien tales decisiones de los órganos de la libre competencia no contienen disposiciones expresas referidas al transporte de carga en ferrocarril, es pertinente tener presente que otros instrumentos normativos que regulan las concesiones portuarias contienen referencias

no discriminatorias, el Concesionario será obligado a adoptar todas las medidas necesarias para poner término y a compensar tales discriminaciones. El Concesionario tendrá derecho a verificar y a oponerse a cualquier reclamo de discriminación que un Usuario presente a EPSA o que ésta verifique de oficio”.

⁴⁴ En efecto, el Informe N°6/2009 de este H. Tribunal señala que “los “servicios básicos” son aquellos “(...) que son indispensables para el atraque de las naves, la movilización y el acopio de la carga, o para cuya provisión es necesaria la infraestructura entregada en concesión, de manera que el concesionario los presta o puede prestar en condiciones de monopolio en el frente de atraque licitado”. Informe N°6/2009 de este H. Tribunal, punto 7.1.2. “Los servicios portuarios básicos”.

⁴⁵ Este concepto se precisó por el propio H. Tribunal en su Informe N° 3, de 15 de abril de 2009, sobre licitación del frente de atraque Sitio N° 9 del Puerto de San Antonio

⁴⁶ Es necesario indicar que, si se calificara algún nuevo servicio como básico, con posterioridad a la elaboración de las bases de licitación -conforme con la sección 11.3 del contrato de concesión de PCE-, el mismo no estaría contemplado en el polinomio que regula tales tarifas. En tal caso, el H. Tribunal debiera determinar los parámetros que EPSA debería seguir para efectos de regular el respectivo servicio, lo que podría implicar, por ejemplo, la modificación del contrato de concesión vigente.

⁴⁷ Cabe señalar que la referida definición de servicio “especial” es luego reproducida tanto en las Bases de Licitación como en el Contrato de Concesión de PCE.

importantes que son aplicables a este modo de transporte. En efecto, el contrato de concesión entre EPSA y STI, de fecha 10 de noviembre de 1999, estipula el establecimiento de servidumbres y derechos de paso, en beneficio de dicho concesionario, en los siguientes términos: *“EMPORT establecerá, a beneficio del Concesionario, servidumbres y derechos de paso dentro del Puerto que permitan el acceso al Frente de Atraque así como otras servidumbres y derechos de paso que puedan resultar necesarias para estos efectos, y deberá permitir al Concesionario y a los Usuarios acceso al Puerto y a las instalaciones adyacentes en términos no discriminatorios”*⁴⁸.

38. Asimismo, y en un sentido similar, la regulación del frente de atraque que actualmente administra PCE, en específico los anexos de sus Bases de Licitación, establecen también un derecho de paso en beneficio de la concesión de STI para circular por los terrenos de PCE, referida específicamente al paso de ferrocarriles. En efecto, en el Anexo VI de las Bases de Licitación del frente de atraque Costanera Espigón del Puerto de San Antonio (de fecha 18 de marzo de 2011), en su Circular Complementaria N° 20, “De las concesiones de uso, servidumbres y derechos de paso”, su numeral 5 establece como obligación del concesionario del frente (que actualmente es PCE): *“Respetar el derecho de paso de ferrocarriles por el Área de Concesión en dirección al área de la concesión del Frente de Atraque Molo Sur. En todo caso, la inversión así como la ejecución de un eventual proyecto de relocalización de esa vía férrea como consecuencia de la ejecución de un proyecto de inversión del concesionario del Frente de Atraque Molo Sur “San Antonio Terminal S.A.”, la inversión y ejecución de dicho proyecto será de cargo y costo de ese concesionario. Además, el nuevo trazado deberá minimizar los impactos que pueda ocasionar en el Frente de Atraque Costanera-Espigón”*.

⁴⁸ Artículo 7, sección 7.1., del contrato de concesión entre EPSA y STI, de fecha 10 de noviembre de 1999.

39. De esta manera es posible concluir que aun cuando las disposiciones no se refieren expresamente al Terminal Barrancas, ellas están claramente referidas al derecho de paso con que cuenta STI sobre los terrenos de PCE para poder acceder a dicha instalación⁴⁹.
40. Ahora bien, en específico sobre el Terminal Barrancas, EPSA señala que, en forma coherente con las bases de licitación, el contrato de concesión suscrito con PCE contempla la posibilidad que se establezca una estación intermodal aledaña al área concesionada⁵⁰.
41. Como ya se ha dicho y conforme con lo informado por EFE y EPSA, el escenario más probable es que para ejecutar el proyecto TIB se amplíe la concesión portuaria a PCE a los terrenos que actualmente opera EFE. Así, PCE asumiría la administración del TIB bajo las normas de la concesión que actualmente lo rigen, entre las que se encuentra el Informe N°6/2009 TDLC⁵¹.

⁴⁹ Es importante considerar que no se trata propiamente de una servidumbre predial inscrita, sino que, como lo denomina el propio Anexo VI de las Bases de Licitación, de un derecho de paso en virtud del cual el titular de la concesión del Frente de Atraque Costanera-Espigón (actualmente PCE), debe permitir el transporte de carga mediante ferrocarril a través de dicha concesión, en dirección a (o desde el) área de concesión del Frente de Atraque Molo Sur, cuyo titular es actualmente STI). En un sentido similar, cabe señalar que la sección 6.2.26 del Contrato de Concesión suscrito entre EPSA y PCE, denominada “Constitución de Servidumbres”, señala: “Se conviene que EPSA podrá establecer, previo aviso al Concesionario, servidumbres o derechos de paso en el Frente de Atraque, en la medida que tales Gravámenes resulten necesarios para la operación satisfactoria del Puerto o de los Bienes Comunes y no impliquen un grave perjuicio para el Concesionario”.

⁵⁰ Lo anterior tendría sustento, conforme señala, en que dentro de las definiciones del referido contrato, se contempla que “Área de Concesión”: significará el área del Puerto identificada en el Anexo IV de las Bases de Licitación. Sin perjuicio de ello, los deslindes de dicha área indicados en el referido anexo se entenderán modificados por efecto de las obras, mejoras que desarrolle el Concesionario, así como por los bienes que éste o EPSA adquiera o arriende y ésta incorpore al Área de Concesión” (Contrato de concesión de PCE, artículo 1°, “Definiciones e interpretación”, sección 1.1). En el mismo sentido, la posibilidad que PCE adquiera inmuebles aledaños, así como su régimen de propiedad, está contemplada también en su Contrato de Concesión, en los siguientes términos: “La propiedad de los terrenos adquiridos por el Concesionario durante la vigencia de la Concesión, aledaños al Área de Concesión, permanecerán bajo el dominio del Concesionario. Sin embargo, EPSA podrá adquirirlos en la Fecha de Término de la Concesión mediante el ejercicio de la opción de compra que deberá suscribirse en forma previa a la incorporación de esos terrenos al Área de Concesión, en los términos establecidos en la letra h) de la sección 16.3” (Contrato de concesión de PCE, sección 3.7, “Propiedad de los bienes”, letra d)). Respuesta de EPSA al Ord. 1250, recibida con fecha 28 de julio de 2020.

⁵¹ En la respuesta de EFE a Ord. 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020, se señala: “De esta manera, al ser administrada por el concesionario portuario, la operación de este terminal se

D.2 Normativa relativa a la infraestructura ferroviaria

42. El Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (“Ley Orgánica de EFE”), señala que EFE tiene por objeto establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros y carga a realizarse por medio de vías férreas⁵².
43. A su vez, permite a esta empresa estatal desarrollar su giro tanto directa como indirectamente, en este último caso por medio de contratos con empresas privadas⁵³⁻⁵⁴. A este respecto, es importante tener presente que el artículo 2, inciso 4°, de la Ley Orgánica de EFE, establece que en los contratos que facultan a privados para utilizar las vías férreas, se debe permitir a terceros el uso de la vía, sobre la base de un sistema tarifario igualitario y no discriminatorio^{55 56}.

sometería a la regulación portuaria y de libre competencia actualmente existente (en particular, el Informe N°6/2009 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia), lo que permite la intervención de EPSA con sus atribuciones y funciones normativas y fiscalizadoras”. Por su parte, en la respuesta de EPSA a Ord. 1250, recibida con fecha 28 de julio de 2020, en relación a las tratativas tenidas con EFE para el desarrollo de un terminal intermodal, una de las materias consideradas es: “Incorporación a la concesión en el evento de ser PCE quien opere el Terminal, lo que implica incorporar los servicios al Manual respectivo y exigibilidad de normas de competencia fijadas por el TDLC en su Informe N°6”.

⁵² Ley Orgánica de EFE, artículo 2, inciso 1°.

⁵³ Ley Orgánica de EFE, artículo 2, inciso 2°: “Este objeto social lo podrá realizar directamente o por medio de contratos u otorgamiento de concesiones o mediante la constitución, con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas que, para todos los efectos legales posteriores a su constitución, se regirán por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas. Los servicios de transporte complementarios sólo podrán prestarse por medio de contratos, concesiones o sociedades pactadas con terceros, de conformidad a lo establecido en este artículo”.

⁵⁴ En la actualidad EFE mantiene vigentes dos contratos para la operación y traslado de trenes de carga en sus líneas férreas hasta San Antonio. El primero celebrado el 29 de septiembre de 1994 con FEPASA y el segundo celebrado el 20 de mayo de 2000 con TRANSAP.

⁵⁵ Ley Orgánica de EFE, artículo 2, inciso 4°: “De igual modo, en todo contrato, concesión o aporte que implique dar uso exclusivo de la línea férrea, en todo o parte, será condición esencial del contrato, o de la concesión, o del aporte a la sociedad, que se permita a terceros el uso de la vía, sobre la base de un sistema tarifario igualitario y no discriminatorio”.

⁵⁶ Cabe señalar que, si bien el Dictamen N° 917/858, de la CPC, de fecha 22 de septiembre de 1994, permite dar a FEPASA condiciones preferentes de paso en algunas de las vías de EFE, el mismo reafirma que el acceso a ellas no puede ser negado a terceros y que las tarifas deben ser igualitarias y no discriminatorias.

44. Cabe señalar que tal principio está contenido también en los contratos celebrados con los portadores ferroviarios, en los cuales EFE se obliga a entregar las mismas condiciones de acceso a la vía a eventuales nuevos portadores⁵⁷.

II. MERCADOS RELACIONADOS CON EL PROYECTO SUJETO A CONSULTA

45. Para efectos de análisis, esta Fiscalía entiende que el proyecto forma parte de un eslabón de la cadena logística asociada a las operaciones de transporte de carga en contenedores⁵⁸ en la Región de Valparaíso.
46. Este eslabón tiene relación con la gestión de la carga desde el momento en que un contenedor es descargado de la nave que realiza el transporte marítimo hasta que es recibido por el cliente final –en el caso de una importación– o desde que el contenedor consolidado es puesto a disposición para su transporte por el exportador hasta ser embarcado en la nave, en el caso de una exportación⁵⁹.
47. En este contexto, es posible identificar distintos agentes económicos que participan de la cadena logística, centrándonos en aquellos relevantes para el análisis presentado en este Informe. En primer lugar, están los terminales portuarios, cuya principal función es facilitar la transferencia de carga desde

⁵⁷ En el caso de los contratos de acceso a la vía suscritos por EFE tanto con FEPASA como con TRANSAP, tal principio está contenido en el artículo 4.3., letra a) y en el artículo 5.10, letra d) respectivamente.

⁵⁸ Se entiende por cadena logística del comercio internacional a todas las actividades que se generan desde el momento que un bien está listo para su traslado en la puerta de la fábrica, bodega o centro de distribución en el punto de origen, con su asignación de embarque, hasta que este es recibido en la tienda, bodega o centro de distribución del cliente final. Para más detalle ver, informe final de la consultoría encargada a Logsis por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), “Diseño de una metodología para la evaluación de costos logísticos de comercio exterior” Informe final Marzo 2018, página 14. Disponible en https://www.observatoriologistico.cl/fileadmin/doc_documentos/Informe_Costos_Logisticos_comex_2018.pdf última visita [última visita: 27 de julio de 2020].

⁵⁹ Tomas de declaración de FEPASA, de fecha 20 de julio de 2020, de TRANSAP, de fecha 21 de julio de 2020 y de D&C, de fecha 10 de agosto de 2020.

las empresas navieras a modos de transporte terrestre, prestando los servicios de muellaje de naves, transferencia de carga, almacenaje portuario, además de prestar su infraestructura para que se realicen todas las actividades aduaneras y regulatorias relacionadas con las operaciones de comercio internacional⁶⁰.

48. En segundo lugar, se encuentra el segmento de transporte terrestre de carga desde y hacia los terminales portuarios, donde se inserta el proyecto TIB. Este servicio es realizado por empresas de transporte de contenedores en camiones y por empresas porteadoras de carga en ferrocarril⁶¹.
49. Por último, existen los denominados operadores logísticos, que son empresas que prestan el servicio de coordinar la operación de transporte (exportación o importación), agregando carga de distintos usuarios. Ellos tienen, como principales funciones, la interacción directa con exportadores o importadores, el consolidado de la carga en contenedores, el contratar y supervisar los servicios de transporte en tierra y la coordinación con la empresa portuaria, el agente de nave y otras autoridades del puerto⁶².
50. Sin perjuicio de que los operadores logísticos sean relevantes en la cadena, también existen grandes clientes que realizan la gestión de la carga directamente con las empresas de transporte y el puerto⁶³.

⁶⁰ Conforme a lo establecido en la memoria anual 2019 de DP World San Antonio, páginas 16 y Disponible en <https://www.dpworldsanantonio.cl/wp-content/uploads/2020/04/Memoria-PCE-2019.pdf> y en la memoria anual 2010 de STI, página 15. Disponible en https://www.stiport.com/quienes_somos/medios/manuales/memoriasti2019.pdf [última visita: 27 de julio de 2020].

⁶¹ Tomas de declaración de FEPASA, de fecha 20 de julio de 2020 y de TRANSAP, de fecha 21 de julio de 2020.

⁶² Ver por ejemplo la operación de Sitrans Ltda en https://www.sitrans.cl/Logistica_de_Importaci%C3%B3n_Exportaci%C3%B3n.htm [última visita: 27 de julio de 2020] o la operación de Somarco en <https://www.somarco.cl/somos.html> [última visita: 27 de julio de 2020].

⁶³ Así por ejemplo en su respuesta al Ord. N° 1402 recibida con fecha 18 de agosto de 2020, FEPASA entregó información de la que se puede concluir que al menos el **[5]** del total de su carga transportada es contratada directamente por clientes finales.

51. A continuación, se presentan algunas características relevantes de las distintas etapas de la cadena logística.

A. Servicios portuarios para la carga en contenedores en la Región de Valparaíso

52. En la Región de Valparaíso operan dos puertos que cuentan con la capacidad de transferir contenedores, Valparaíso y San Antonio. En cada uno de ellos, a su vez, existen dos frentes de atraque concesionados que transfieren este tipo de carga.

53. En el puerto de Valparaíso (“EPV”), se encuentra el Terminal 1, concesionado a Terminal Pacífico Sur S.A. (“TPS”) y el Terminal 2, concesionado a Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (“TCVAL”)⁶⁴. Por su parte, en EPSA, se ubican los concesionarios PCE y STI.

54. Como se muestra en la siguiente tabla, las características de tres de los cuatro frentes de atraque son similares en cuanto al largo del muelle y la capacidad para atender naves de similar tamaño. Solo TCVAL tiene una dimensión más pequeña, lo que limitaría su capacidad para atender a naves de mayor calado.

⁶⁴ En marzo de 2019, TCVAL comunicó oficialmente a Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) su decisión de no continuar con el contrato de concesión para operar el Terminal 2. Como consecuencia de lo anterior, la vigencia de dicha concesión expirará el 15 de abril de 2021. Ver al respecto notas de prensa en: <https://portalportuario.cl/tcval-anuncia-que-no-continuara-con-la-concesion-del-terminal-2-del-puerto-de-valparaiso/> y <https://www.latercera.com/pulso/noticia/tcval-anuncia-no-continuara-la-concesion-terminal-2-del-puerto-valparaiso/561591/> [última visita: 19 de agosto de 2020].

Tabla 1: Características de los frentes de atraque de uso público de la Región de Valparaíso que movilizan contenedores

Puerto o Frente de atraque	Tipo de carga	Largo Muelle (m)	Máximos autorizados (m)		
			Eslora	Calado	Manga
PCE ⁶⁵	Contenedor, granel y fraccionada	422 y 700	367	13,5	48,2
STI	Contenedor, granel y fraccionada	842	363	13,5	48,4
TCVAL	Contenedor y fraccionada	235	235	9,3	50
TPS	Contenedor y fraccionada	740	366	13,8	52

Fuente: FNE presentación en causa no contenciosa Rol NC 444-2018 ante este H. Tribunal, folio 806

55. En relación con la carga transferida por los distintos frentes de atraque, como se observa en la tabla siguiente, STI es el actor más relevante, transfiriendo en promedio el 50% de la carga de contenedores de importación y el 45% de la carga de exportación. Por otro lado, se destaca el desempeño de PCE, que incrementó su participación de menos del 4% en 2016 hasta cerca del 14% en 2019. Así, el puerto de San Antonio se mantiene como el líder en la transferencia de este tipo de carga, alcanzando en 2019 el 70% de la carga de importación y el 68% de la carga de exportación.

⁶⁵ Por restricciones físicas y operacionales, PCE sólo puede atender naves portacontenedores en el muelle Costanera, de 700 metros de longitud.

Tabla 2: Carga en Contenedores Movilizada Puertos Región Valparaíso

Año	2016	2017	2018	2019	Promedio 2016-2019	
					Toneladas	%
Importación (Toneladas)						
STI	6.655.514	5.291.160	5.908.476	5.816.502	5.917.913	50%
TPS	3.938.361	4.584.786	3.947.626	3.605.945	4.019.179	34%
PCE	286.153	1.614.235	2.660.282	2.806.422	1.841.773	16%
TCVAL	16.79	9.378	14.101	8.524	8.420	0,1%
Total	10.896.818	11.499.559	12.530.485	12.237.393	11.791.063	100%
Exportación (Toneladas)						
STI	4.939.441	3.912.393	4.446.901	4.885.027	4.545.941	45%
TPS	4.154.124	5.189.146	4.120.331	3.321.165	4.196.192	41%
PCE	309.978	649.003	1.955.926	2.427.234	1.335.535	13%
TCVAL	64.707	51.825	50.314	12.581	44.857	0,4%
Total	9.468.250	9.802.367	10.573.472	10.646.007	10.122.524	100%

Fuente: Elaboración propia en base a información pública disponible en Observatorio Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. <https://datos.observatoriologistico.cl/dataviews/241076/toneladas-terminales-estatales-de-chile/> [última visita: 12 de agosto de 2020].

56. En particular en el puerto de San Antonio, como muestra la siguiente tabla, el total de contenedores movilizados alcanzan [900.000-1.000.000] [6] de unidades anuales, donde se confirma la relevancia relativa de STI sobre PCE.

Tabla N°3: Número de Contenedores en el Puerto de San Antonio [7]

Año	2018	2019	2020 (junio)	Agregado	
				Contenedores	%
Importación					
STI	[320.000 – 340.000]	[320.000 – 340.000]	[150.000 – 160.000]	[790.000 – 840.000]	[65%-75%]
PCE	[110.000 – 120.000]	[120.000 – 130.000]	[70.000 – 80.000]	[300.000 – 330.000]	[25%-35%]
Total	[430.000 – 460.000]	[460.000 – 470.000]	[220.000 – 240.000]	[1.090.000 – 1.170.000]	100%
Exportación					
STI	[340.000 – 360.000]	[350.000 – 370.000]	[150.000 – 160.000]	[840.000 – 890.000]	[65%-75%]
PCE	[150.000 – 160.000]	[150.000 – 160.000]	[80.000 – 90.000]	[380.000 – 410.000]	[25%-35%]
Total	[490.000 – 530.000]	[500.000 – 530.000]	[230.000- 250.00]	[1.220.000 – 1.300.000]	100%

Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas de PCE, al Oficio Ord N°1249, recibida con fecha 17 de julio de 2020, y de STI al Oficio Ord. N°1255, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

B. Servicio de transporte de carga terrestre desde y hacia los puertos

57. Como se mencionó en los antecedentes de este Informe, en la actualidad la transferencia de contenedores desde y hacia los puertos de la Región de Valparaíso se realiza en dos modos de transporte. El modo rodoviario, que presta sus servicios a los puertos de San Antonio y Valparaíso, y el transporte en ferrocarril, que solo presta sus servicios al puerto de San Antonio⁶⁶.
58. Respecto a la actual partición modal, la movilización en camiones es el principal y más utilizado modo de transporte, mientras que el transporte en ferrocarril tiene una participación que apenas alcanza el [1%-2,5%][8]⁶⁷ del total de la carga transferida en el año 2019 en la Región de Valparaíso. En particular, si se analiza solo el puerto de San Antonio –donde se concentra el modo ferroviario– su participación no llega al 5% del total para el período comprendido entre el año 2018 y junio de 2020.

Tabla N°4: Participación del modo de transporte en la cantidad total de contenedores transferidos en el Puerto de San Antonio [9]

Año	Camión	Tren
2018		
2019	[95% - 98%]	[2% – 5%]
2020		

Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas de FEPASA, al Oficio Ord. N°1256, recibida con fecha 15 de julio de 2020, de TRANSAP al Oficio Ord. N°1254, recibida con fecha 18 de julio de 2020, de PCE al Oficio Ord N°1249, recibida con fecha 17 de julio de 2020, y de STI al Oficio Ord. N°1255, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

⁶⁶ Si bien hay vías férreas al puerto de Valparaíso, no existe en la actualidad una empresa porteadora que preste este servicio. De acuerdo a las diligencias realizadas, el motivo estaría relacionado con restricciones operativas, en razón a que las vías hacia el Puerto de Valparaíso son compartidas con el transporte de pasajeros, por lo que la operación solo se puede hacer en horario nocturno.

⁶⁷ Este número se obtuvo a partir de la participación tanto de EPSA como de EPV de los contenedores en toneladas y ajustando a la participación del tren en número de contenedores. Es decir, del total de la carga en toneladas para 2019 el 68,4% se transfirió por EPSA del cual el [10] del número de contenedores fue ferrocarril. Así el porcentaje sobre el total de la carga es aproximadamente [11].

59. En relación con el modo de transporte rodoviario, cabe señalar que este tiene como característica principal estar atomizado en un gran número de empresas que prestan el servicio⁶⁸. Esto se podría explicar por la relativa baja inversión necesaria para ingresar al mercado, las limitadas economías de escala que pueden alcanzar y la gran flexibilidad para adaptarse a las necesidades de los clientes, pudiendo recoger o entregar la carga en prácticamente cualquier punto geográfico⁶⁹.
60. Adicionalmente, existen ventajas regulatorias que benefician este modo, como son las inversiones para la expansión o el mejoramiento de las vías⁷⁰ y el subsidio cruzado –respecto a los vehículos particulares– en los peajes por el uso de las carreteras.
61. Por otra parte, respecto al transporte de carga por el modo ferroviario, éste tiene la ventaja de generar menores externalidades negativas –en especial en lo que respecta a aspectos medioambientales y de congestión– además de ser un medio de transporte más seguro. Estas dos características fueron reveladas durante la investigación como los principales atributos de este modo de transporte a la hora de preferirlo por sobre el modo rodoviario⁷¹.

⁶⁸ Existen 529 empresas de transporte de carga terrestre registradas en la Región de Valparaíso y que operan con los puertos de la región. Del total, el 86% están clasificadas como empresas pequeñas con ventas menores a 25.000 UF. Del total de las empresas que realizaron viajes a los terminales portuarios de la región el 61% corresponde a pequeñas empresas y el 39% corresponden a medianas o grandes empresas. Información obtenida en la “Caracterización de la Logística Portuaria de la Región de Valparaíso”, proyecto ejecutado en convenio entre la Subsecretaría de Transportes y el Instituto Nacional de Estadísticas Región de Valparaíso, disponible en <https://www.observatoriologistico.cl/analisis/caracterizacion-de-la-logistica-portuaria-de-la-region-de-valparaiso/#c1332> [última visita: 18 de agosto de 2020] y confirmado en tomas de declaración de FEPASA, de fecha 20 de julio de 2020 y de TRANSAP, de fecha 21 de julio de 2020.

⁶⁹ Ver “Estudio de Caracterización y Evaluación del Sistema de Transporte de Carga Portuario y Terrestre de la Región de Valparaíso”. Elaborado en conjunto por el Instituto Nacional de Estadísticas y el MTT en 2017, disponible en http://apps.mtt.cl/doc/Caracterizacion_Logistica_PortuariaV.rar [última visita: 27 de julio de 2020].

⁷⁰ Ver el Plan nacional de accesibilidad vial portuaria. Elaborado por el MTT, disponible en https://www.observatoriologistico.cl/fileadmin/doc_documentos/PNAVVP_2019.pdf [última visita: 27 de julio de 2020].

⁷¹ Tomas de declaración de Servicios Integrados de Transporte Ltda., de 31 de julio de 2020, SAAM Logistics S.A., Agencias Universales S.A. y D&C Servicios Logísticos S.A., de fechas 6, 7 y 10 de agosto de 2020, respectivamente.

62. No obstante lo señalado, este modo tiene la desventaja de ser menos flexible, ya que necesita estaciones de transferencia con acceso a las vías del tren –requiriéndose el uso de camiones para el transporte desde y hacia dichas estaciones– y economías de escala para su operación eficiente, pues un viaje solo es rentable en cuanto se traslade un número relevante de contenedores⁷².
63. En específico, en el puerto de San Antonio se mantiene la importancia del modo rodoviario por las restricciones logísticas y de capacidad de transferencia de contenedores entre la actual Terminal Barrancas y cada frente de atraque. Ahora bien, como se muestra en la tabla siguiente, en lo que respecta a la carga transportada por ferrocarril, el terminal de STI pierde importancia en relación con PCE, sin perjuicio de mantenerse por sobre el mismo.

Tabla N°5: Carga de contenedores movilizada por concesionario por modo de transporte (2019) [12]

Terminal	Camión		Ferrocarril	
	Unidades	Participación	Unidades	Participación
STI	[650.000 – 680.000]	[65% – 75%]	[15.000 – 25.000]	[50% – 60%]
PCE	[260.000 – 280.000]	[25% – 35%]	[10.000 – 20.000]	[40% – 50%]
Total	[910.000 – 960.000]	100%	[25.000 – 45.000]	100%

Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas de FEPASA al Oficio Ord. N°1256, recibida con fecha 15 de julio de 2020, de TRANSAP al Oficio Ord. N°1254, recibida con fecha 18 de julio de 2020, de PCE al Oficio Ord N°1249, recibida con fecha 17 de julio de 2020, y de STI al Oficio Ord. N°1255, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

64. En lo que respecta a las tarifas cobradas entre ambos modos de transporte, de acuerdo a las diligencias realizadas por este Servicio se observa que las del ferrocarril pueden llegar a ser –en promedio– hasta aproximadamente un **[13]**⁷³ más bajas que las del camión en el caso de una operación de

⁷² Tomas de declaración de FEPASA, de fecha 20 de julio de 2020 y de TRANSAP, de fecha 21 de julio de 2020.

⁷³ Este porcentaje es calculado en base las tarifas cobradas por los porteadores ferroviarios a las empresas de operación logística indicadas en sus respuestas a oficios Oficio Ord. N° 1412, recibida con fecha 19 de agosto de 2020, Oficio Ord. N° 1411, recibida con fecha 27 de agosto de 2020, Oficio Ord. N° 1413, recibida con fecha 19 de agosto de 2020, Oficio Ord. N° 1410, recibida con fecha 24 de agosto de 2020 y Ord N° 1414 recibida con fecha 19 de agosto de 2020.

importación y un **[14]** en el caso de una exportación⁷⁴. Sin embargo, el ferrocarril incrementa los costos de manipulación de la carga en los terminales logísticos, haciendo que en definitiva esta diferencia sea menor⁷⁵.

Tabla N°6: Tarifas promedio por contenedor, según modo de Transporte y Operación (Promedio enero 2019 a junio 2020)⁷⁶ [15]

Origen/Destino	Tarifa Ferrocarril (CLP)	Tarifa Camión (CLP)	Diferencial Ferrocarril/Camión
Importación			
San Antonio/ R.M. Santiago	[110.000-125.000]	[135.000-145.000]	[80%-90%]
Valparaíso/ R.M. Santiago	-	[145.000-155.000]	-
Exportación			
San Antonio/ R.M. Santiago	[70.000-80.000]	[75.000-85.000]	[90%-95%]
Valparaíso/ R.M. Santiago	-	[100.000-110.000]	-

Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas de SITRANS al Oficio Ord. N°1412, recibida con fecha 19 de agosto de 2020, de SAAM al Oficio Ord. N°1411, recibida con fecha 27 de agosto de 2020, de CONTOPSA al Oficio Ord. N°1413, recibida con fecha 19 de agosto de 2020 y de D&C al Oficio Ord. N°1419, recibida con fecha 19 de agosto de 2020.

65. Sobre las ventajas comparativas de ambos modos de transporte, un estudio encargado por el MTT sostiene que el modo ferroviario tiene ventajas relacionadas a los volúmenes de carga transferida. Así lo grafican en la figura presentada a continuación, en la que se muestra que el ferrocarril

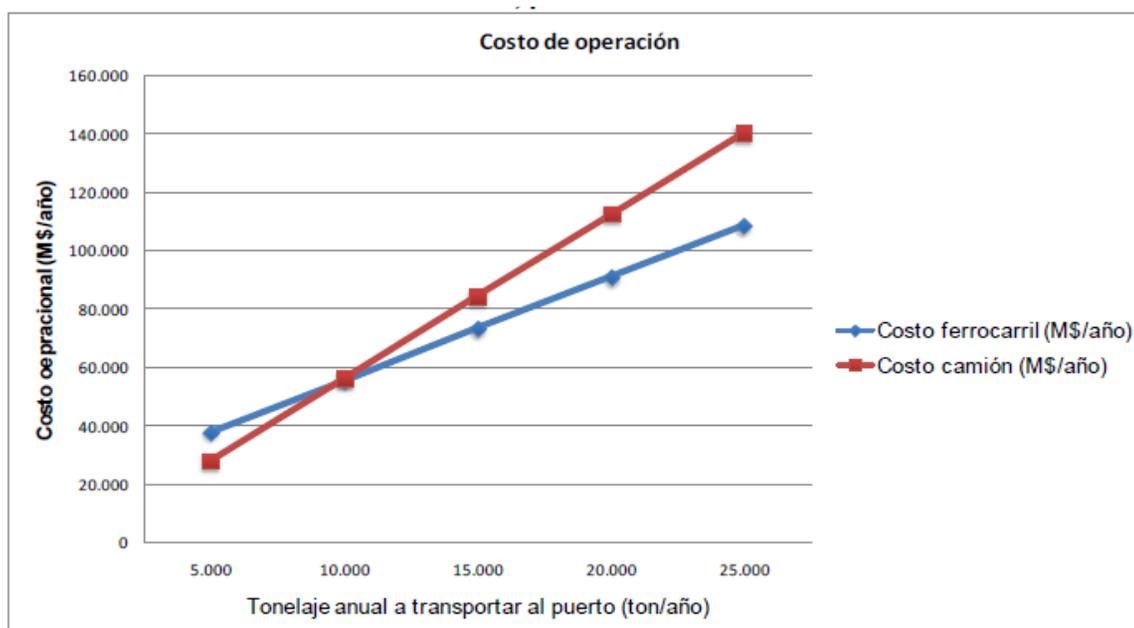
⁷⁴ La diferencia en las tarifas de importación respecto a las de exportación se justifican por el desbalance a favor de las importaciones respecto a las exportaciones desde la Región Metropolitana, porque en las operaciones de exportación se movilizan contenedores vacíos y finalmente a una política de las empresas porteadoras que tratan de aprovechar al máximo el uso del ferrocarril en el ciclo completo de su recorrido. Tomas de declaración de Servicios Integrados de Transporte Ltda., de 31 de julio de 2020, SAAM Logistics S.A., Agencias Universales S.A. y D&C Servicios Logísticos S.A., de fechas 6, 7 y 10 de agosto de 2020, respectivamente.

⁷⁵ Tomas de declaración de Servicios Integrados de Transporte Ltda., de 31 de julio de 2020, SAAM Logistics S.A., Agencias Universales S.A. y D&C Servicios Logísticos S.A., de fechas 6, 7 y 10 de agosto de 2020, respectivamente.

⁷⁶ Las tarifas utilizadas corresponden al servicio de transporte desde (hasta) el terminal portuario en San Antonio o Valparaíso y hasta (desde) el terminal logístico de destino en la Región Metropolitana de Santiago y no incluye el transporte hasta el cliente final. En el caso del transporte por ferrocarril la tarifa incluye el porteo y la manipulación de la carga en el puerto, la operación de carga o descarga al ferrocarril en el Terminal Barrancas y el transporte desde o hasta el terminal logístico. Lo mismo para el caso del transporte rodoviario.

entre San Antonio y Santiago, dadas las características de este puerto, empieza a tener una ventaja en costos a partir de la transferencia de 10.000 toneladas por año (aproximadamente 470 contenedores)⁷⁷.

Figura 3: Costo operacional por medio en base a las toneladas anuales transportadas de contenedores, puerto de San Antonio



Fuente: MTT (en <http://www.subtrans.cl/subtrans/doc/Informe%20Ejecutivo%20VF.pdf> [última visita: 27 de julio de 2020]).

B.1. Transporte de Carga en Ferrocarril

66. En relación con la actual operación de transporte de carga por ferrocarril en San Antonio, tal como se mencionó *supra*, en la actualidad son dos las empresas que prestan este servicio, FEPASA y TRANSAP. Respecto al porcentaje de la carga movilizada, se puede observar en la tabla siguiente que ambas empresas transfieren un número similar de contenedores por año, y realizan operaciones con los dos frentes de atraque.

⁷⁷ Ver "Análisis de la Competitividad ente el Transporte Caminero y Ferroviario respecto al Accesos a Puertos". Elaborado por la consultora INECON a solicitud del MTT en 2011, disponible en <http://www.subtrans.cl/subtrans/doc/Informe%20Ejecutivo%20VF.pdf> [última visita: 27 de julio de 2020].

Tabla N°7: Participación en el número de contenedores transportados por ferrocarril según porteador [16]

Año	FEPASA	TRANSAP
2018	[45%-55%]	[45%-55%]
2019	[40%-50%]	[50%-60%]
2020 (junio)	[45%-55%]	[45%-55%]

Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas los oficios Ord. N°1256 a FEPASA, recibida con fecha 15 de julio de 2020 y Ord. N°1254 aTRANSAP, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

67. Por otro lado, como se muestra en la siguiente tabla, se pudo constatar que ambos porteadores transfieren un mayor número de contenedores a través del terminal administrado por STI. En particular, TRANSAP transfiere sobre el [60%-80%] [17] de su carga por este frente.

Tabla N°8: Distribución de la carga entre frentes de atraque [18]

Año	FEPASA ⁷⁸		TRANSAP	
	PCE	STI	PCE	STI
2018				
2019	[35,00%-45,00%]	[55,00%-65,00%]	[15,00%-25,00%]	[75,00%-85,00%]
2020				

Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas los oficios Ord. N°1256 a FEPASA, recibida con fecha 15 de julio de 2020 y Ord. N°1254 a TRANSAP, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

68. Respecto a la capacidad utilizada, a diferencia de lo indicado por EFE, ambos operadores en la actualidad señalan que operan por debajo de su capacidad instalada [19]. Ello se presenta en la siguiente tabla.

⁷⁸ Según lo indicado por FEPASA, esta compañía no cuenta con el detalle exacto respecto al destino u origen de los contenedores por frente de atraque, por lo que a su mejor entender, este sería la partición aproximada. Respuesta a Ord N°1402 recibida con fecha 18 de agosto de 2020

Tabla N°9: Capacidad Instalada y utilizada por porteadores ferroviarios
[20]

Porteador	Capacidad Máxima nominal ⁷⁹	Capacidad máxima efectiva ⁸⁰	Carga transportada últimos 12 meses	Tasa de uso en relación con la capacidad máxima efectiva
TRANSAP (TEUS/Año)	[75.000 - 80.000]	[50.000 - 55.000]	[30.000 -35.000]	[60,00%-70,00%]
FEPASA (Contenedores/Año)	[160.000 - 170.000]	[55.000 - 60.000]	[14.000 -16.000]	[25,00%-35,00%]

Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas los oficios Ord N°1402 a FEPASA, recibida con fecha 18 de agosto de 2020 y Ord N°1400 a TRANSAP, recibida con fecha 13 de agosto de 2020.

69. Se hace presente, tal como se explicó en los antecedentes de este Informe, que la operación de traslado desde y hacia el Terminal Barrancas a los distintos frentes de atraque entre las empresas porteadoras de carga en ferrocarril difiere de forma significativa.
70. Por una parte, TRANSAP realiza la transferencia de carga a través del portón que comunica el Terminal con la concesión de PCE. Asimismo, contrata a este concesionario la totalidad de los servicios de carga y descarga de los contenedores del tren, el almacenamiento y el traslado hasta o desde los respectivos frentes de atraque⁸¹.

⁷⁹ De acuerdo con lo reportado por las empresas porteadoras, la capacidad máxima se estimó tomando en cuenta condiciones óptimas de operación.

⁸⁰ En el caso de TRANSAP, esta empresa en respuesta a oficio Ord N° 1400 recibida con fecha 13 de agosto de 2020 indicó que [21]. Además, en esa respuesta también indico, “En función a los párrafos precedentes, se puede determinar matemáticamente - y corresponde a la propia experiencia de Transap - que la capacidad actual de transferencia del conjunto PCE - parrilla ferroviaria Barrancas - para el tren de Transap, [22]”. Por otra parte, FEPASA en respuesta a oficio Ord N° 1402 recibida con fecha 18 de agosto de 2020 indicó que “Si consideramos que la capacidad máxima instalada diaria equivale a [23]”. En este caso la empresa no entregó una estimación de su capacidad efectiva, por lo que se optó por una estimación conservadora que toma en cuenta los mismos supuestos utilizados en su estimación máxima, es decir [24].

⁸¹ Asimismo, cabe señalar que TRANSAP moviliza ácido sulfúrico y clinker en el Terminal Barrancas. Los trenes con ácido sulfúrico ingresan a este terminal e inmediatamente se desvían al sector destinado a estas cargas donde se encuentran los tanques de almacenamiento de Codelco, por lo que no se realiza ningún proceso de carga y descarga en la estación ferroviaria. En tanto, el clinker se importa a través del terminal de PCE y se transporta mediante un túnel subterráneo hasta la bodega de BSA, donde posteriormente se transfiere al ferrocarril. Respuesta de EFE a Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020 y respuesta de TRANSAP a Oficio Ord. N° 1254, recibida con fecha 18 de julio de 2020.

71. Por otro lado, FEPASA transfiere el total de los contenedores que transporta mediante camiones privados que circulan por las calles de San Antonio entre el sector “ex tornamesa”⁸² y los terrenos que alquila a EFE en “EFE Norte” y los accesos a cada frente de atraque⁸³.
72. Cabe indicar que no obstante las diferencias operativas entre las empresas porteadoras, las tarifas que cobran por el servicio completo son similares y los niveles de servicios ofrecidos tampoco difieren mayormente⁸⁴. En la tabla siguiente se puede observar que los márgenes operacionales están cerca del [25] para cada operador.

Tabla N°10: Tarifas y costos de porteadores ferroviarios [26]

Año	FEPASA (Promedio)		TRANSAP (Promedio)		
	Tarifa ⁸⁵	Costo de transporte y porteo en terminal Portuario ⁸⁶	Tarifa	Costo de transporte y porteo en terminal Portuario	Costo CFX
2018	-	-			
2019	[110.000-125.000]	[90.000-110.000]	[95.000-105.000]	[80.000-85.000]	[8.000-13.000]
2020 (A Junio)					

Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas los oficios Ord N°1402 a FEPASA, recibida con fecha 18 de agosto de 2020 y Ord N°1400 a TRANSAP, recibida con fecha 13 de agosto de 2020

⁸² FEPASA mantiene un espacio para el acopio de contenedores y se realiza la operación de carga y descarga del tren -de manera autónoma con su propia grúa “reachstacker”. Respuesta de FEPASA a Oficio Ord. N° 1256, recibida con fecha 15 de julio de 2020.

⁸³ FEPASA también moviliza cobre metálico y carga a granel en el Terminal Barrancas. Respecto del cobre metálico, tiene una operación similar a la de los contenedores, pero en una zona colindante al edificio de administración, en un terreno que es arrendado a EFE. En cuanto a los graneles, FEPASA ingresa al Terminal Barrancas y llega hasta el Puerto Panul, lugar donde realiza el proceso de carga y descarga, ya que cuenta con vías internas. Para efectos de esta carga, FEPASA utiliza las vías del Terminal Barrancas solo para realizar maniobras ferroviarias. Respuesta de EFE a Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020 y respuesta de FEPASA a Oficio Ord. N° 1256, recibida con fecha 15 de julio de 2020.

⁸⁴ Tal como lo indicó Servicios Integrados de Transportes Ltda. en su toma de declaración de 31 de julio de 2020, además de SAAM Logistics S.A., y D&C Servicios Logísticos S.A. en sus tomas de declaración de fechas 6 y 10 de agosto de 2020 respectivamente.

⁸⁵ Las tarifas fueron calculadas como un promedio ponderado por el número de contenedores que efectivamente dicha empresa cobró a cada cliente de acuerdo a la información indicada en su respuesta a Ord. N°1402, recibida con fecha 18 de agosto de 2020.

⁸⁶ El costo en el terminal portuario toma en cuenta la suma del costo de porteo en el puerto y el costo de transferencia en el puerto de acuerdo a lo indicado por FEPASA en su respuesta a Ord. N°1402, recibida con fecha 18 de agosto de 2020 y no incluye ningún otro costo.

73. Por último, en cuanto a la entrada de nuevos operadores en el modo ferroviario, como ya se ha planteado *supra*, desde un punto de vista regulatorio existe libertad de entrada bajo el principio de acceso abierto⁸⁷ que mantiene EFE, estando esta empresa obligada a ofrecer las mismas condiciones que actualmente tienen FEPASA y TRANSAP a cualquier nueva empresa.

C. Operadores Logísticos

74. Respecto a la operación logística relacionada con la transferencia de contenedores en los terminales portuarios de la Región de Valparaíso, se pueden distinguir dos formas de efectuar estas labores. Por un lado, están las compañías que, por el tamaño de su operación⁸⁸, realizan esta labor de forma interna o con una empresa subsidiaria especializada exclusiva⁸⁹. Por otro lado, están las empresas especializadas en gestión logística y comercio internacional, que prestan su servicio a importadores y/o exportadores más pequeños, que carecen de la capacidad para coordinar la operación de transporte de la carga de una forma eficiente⁹⁰.

75. Dentro del universo de operadores logísticos destacan las empresas que cuentan con terminales para el almacenaje y distribución de contenedores con acceso a la red ferroviaria de EFE, tales como: Servicios Integrados de Transportes Ltda. (SITRANS), SAAM Logistics S.A. (SAAM), Container Operators S.A. (CONTOPSA), Agencias Universales S.A. (AGUNSA) y D&C Servicios Logísticos S.A. (Ver Figura 4).

⁸⁷ Para más detalles ver *supra* sección I.D.

⁸⁸ Tomas de declaración, de fecha 16 de marzo de 2018 y 3 de abril de 2018 en el marco de la investigación FNE Rol 2489-18 en relación a la Consulta presentada por EPSA respecto a la licitación del Terminal Mar del futuro Puerto a Gran Escala de San Antonio.

⁸⁹ Así, por ejemplo, en el caso de Sodimac S.A. esta labor se realiza a través de Servicios Logísticos Sodilog Ltda. Conforme a lo establecido en la memoria anual 2019 de Sodimac S.A. páginas 108 a 113. Disponible en <https://www.sodimac.cl/static/site/nuestra-empresa/Memoria-Sodimac-2019.pdf> [última visita: 27 de julio de 2020].

⁹⁰ Asimismo, tomas de declaración de FEPASA, de fecha 20 de julio de 2020 y de TRANSAP, de fecha 21 de julio de 2020.

Figura 4: Operadores logísticos con terminales con acceso al ferrocarril en la RM



Fuente: CFX, Disponible en <https://www.cfxchile.cl/servicios/rutas/> [última visita: 27 de julio de 2020].

76. Estas empresas son clientes relevantes de las empresas transportadoras de carga. En específico, TRANSAP [27]⁹¹ y en el caso de FEPASA [28]⁹² de los contenedores transferidos para los años 2019 y 2020 fueron de operadores logísticos.
77. Adicionalmente, otro agente económico que si bien no participa en el transporte de carga por ferrocarril, presta servicios a las empresas navieras en los puertos, son los agentes de naves. En este caso se pudo constatar que un número relevante de operadores logísticos son o están relacionados con estos agentes de naves⁹³.

⁹¹ Ver respuesta de TRANSAP a oficio Ord FNE 1400, recibida con fecha 13 de agosto de 2020.

⁹² Ver respuesta a oficio Ord N° 1402 recibida con fecha 18 de agosto de 2020

⁹³ En particular, esta Fiscalía identificó que cinco empresas estuvieron a cargo del agenciamiento de naves portacontenedores en el puerto de San Antonio durante el 2017, de las cuales al menos tres tienen relación con los operadores logísticos identificados. Fuente de EPSA, al oficio Ord N° 507, recibida con fecha 16 de marzo de 2018 en el marco de la investigación FNE Rol 2489-18, en relación con la Consulta presentada por EPSA por el Puerto de Gran Escala en San Antonio.

D. Vínculos de propiedad y comerciales entre los usuarios del Terminal Barrancas

78. Esta Fiscalía, en el contexto de la investigación iniciada con ocasión de la presente consulta, ofició a los distintos actores consultando por las relaciones comerciales y de propiedad vigentes entre ellos.
79. Sobre esta materia, STI informó que no tiene relaciones de control o propiedad con portadores ferroviarios que movilizan carga desde y hacia el puerto de San Antonio⁹⁴. Asimismo, tampoco tiene –conforme fue informado a esta Fiscalía– vínculos contractuales o comerciales con tales portadores⁹⁵.
80. En referencia a relaciones de control o propiedad con empresas navieras, STI mantiene una relación de propiedad con la naviera Hapag Lloyd AG (HapagLloyd) y su relacionada CSAV Austral SpA –de la cual HapagLloyd posee el 49% de su propiedad–. Ambas prestan servicios navieros de todo tipo y utilizan el puerto de San Antonio⁹⁶, entre otros a nivel nacional. Asimismo, en cuanto a relaciones contractuales o comerciales con ellas, STI tiene vínculos comerciales vigentes con una variedad de compañías navieras que recalán en su frente de atraque⁹⁷.
81. Por su parte, PCE informa que, actualmente, existe un acuerdo de *joint venture* denominado CFX, entre su sociedad matriz Puertos y Logísticas

⁹⁴ Respuesta de STI, al Oficio Ord. N°1255, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

⁹⁵ Respuesta de STI, al Oficio Ord. N°1255, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

⁹⁶ La relación de propiedad con STI se da a través de Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV) -la que, a su turno, es controlada en un 61,44% por Quiñenco S.A. (Quiñenco)-. Pues bien, CSAV -a través de su filial CSAV Germany Container Holding GmbH (controlada por CSAV en un 100%)- tiene una participación accionaria de un 27,79% en Hapag-Lloyd. Asimismo, CSAV forma parte de un pacto de accionistas que controla el 71% de la propiedad de HapagLloyd, por lo cual tiene influencia significativa en la administración de dicha naviera. Asimismo, CSAV es dueña del 51% de la propiedad de CSAV Austral SpA, y Hapag-Lloyd es dueña del 49% restante de la propiedad de CSAV Austral SpA. Por otra parte, cabe señalar que Quiñenco es controlador del 52,2% de Sociedad Matriz SAAM S.A (SM SAAM). SM SAAM, a través de su filial SAAM Puertos S.A. (la que controla en un 99,75%), es dueña del 50% del capital social de STI, sin tener influencia decisiva en la administración de esta última. Respuesta de STI, al Oficio Ord. N° 1255, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

⁹⁷ STI señala que tiene contratos [29]. Respuesta de STI, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

S.A. (“PULOGSA”, hoy DP World Chile S.A.⁹⁸), TRANSAP y Terminales y Servicios de Contenedores S.A. (“TESCO”, filial de AGUNSA⁹⁹) denominado CFX.

82. En relación con los operadores logísticos, cabe señalar que SITRANS, ha indicado que es relacionada de Ultramar Agencia Marítima Limitada y de Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS), concesionario portuario del puerto de Valparaíso. Asimismo, señala que tiene **[30]**¹⁰⁰. Por su parte, SAAM reporta que es relacionada de la concesionaria portuaria STI¹⁰¹ y mantiene **[31]**¹⁰². A su vez, CONTOPSA señala que es controlada por Maersk Chile S.A., que posee el 99.99% de sus acciones. Indica además que tiene **[32]**¹⁰³. En cuanto a D&C, esta empresa no reporta relaciones de propiedad ni con empresas navieras ni con terminales portuarios y sólo contaría con **[33]**¹⁰⁴.
83. Por su parte AGUNSA indica que tiene un giro amplio y que una de las actividades que realiza es la de operador logístico¹⁰⁵. En lo que respecta a empresas con las cuales tiene relaciones de propiedad en la Región de Valparaíso, señala a Valparaíso Terminal de Pasajeros S.A, Recursos Portuarios y Estibas Ltda., Terminales y Servicios de Contenedores S.A., Modal Trade S.A., Agunsa Extraportuario S.A. y Bodegas AB Express S.A.¹⁰⁶ AGUNSA agrega que su filial TESCO interviene en la transferencia

⁹⁸ Dubai Ports World (DP World) es una empresa pública de Emiratos Árabes Unidos, que administra numerosos terminales portuarios en los cinco continentes. A principios del año 2019, DP World se convirtió en el accionista mayoritario de Puertos y Logística S.A. (PULOGSA), matriz de Puerto Central S.A. de San Antonio.

⁹⁹ <https://agunsa.com/quienes-somos/empresas-relacionadas/>

¹⁰⁰ Respuesta de SITRANS a Ord. 1412, recibida con fecha 19 de agosto de 2020.

¹⁰¹ SAAM Logistics S.A. es controlada por Sociedad Matriz SAAM S.A., que posee el 99,99% de sus acciones. A su vez, ésta posee el 100% de las acciones de SAAM Ports S.A., que a su vez posee el 50% de las acciones de STI. Respuesta de SAAM a Ord. 1411, recibida con fecha 19 de agosto de 2020.

¹⁰² Respuesta de SAAM a Ord. 1411, recibida con fecha 19 de agosto de 2020.

¹⁰³ Respuesta de CONTOPSA a Ord 1413, recibida con fecha 19 de agosto de 2020.

¹⁰⁴ Respuesta de D&C a Ord. 1414, recibida con fecha 19 de agosto de 2020.

¹⁰⁵ Aparte de agente de naves y representante de empresas navieras. Respuesta de AGUNSA a Ord. 1410, recibida con fecha 24 de agosto de 2020.

¹⁰⁶ Agrega que tiene relación a través de su controladora con Compañía Marítima Chilena S.A. (CMC), Portuaria Cabo Forward S.A., Terminal Portuario Talcahuano, Portuaria Mar Austral y

de carga internacional en la Región de Valparaíso como depósito de contenedores, al ser propietaria de un terreno destinado para tales efectos en Placilla, comuna de Valparaíso, además de ser miembro del acuerdo CFX. Finalmente, AGUNSA indica que tiene acuerdos comerciales con **[34]**¹⁰⁷.

84. Ahora bien, respecto de los porteadores ferroviarios que sirven el puerto de San Antonio, cabe señalar que FEPASA no tiene relaciones de control, propiedad y/o comerciales o contractuales con los terminales de este puerto, vale decir, PCE, STI y Puerto Panul¹⁰⁸.
85. En relación con las empresas navieras que recalán en el puerto de San Antonio, FEPASA no tiene relaciones de control y/o propiedad con ellas¹⁰⁹. Sin perjuicio de ello, tiene una relación comercial con **[35]**¹¹⁰.
86. En tanto, el otro porteador ferroviario que sirve este puerto, TRANSAP informa no tener ninguna relación directa de control, propiedad, comercial o contractual, de ninguna naturaleza con los terminales del puerto de San Antonio¹¹¹. Sin perjuicio que, como ya se refirió anteriormente, TRANSAP forma parte del *joint venture* denominado CFX¹¹².
87. Respecto de las actividades que corresponden a cada una de las partes del *joint venture*, cabe señalar que, básicamente, la movilización de los contenedores en el terminal portuario en San Antonio es efectuada por

Antofagasta Terminal Internacional (ATI). Respuesta de AGUNSA a Ord. 1410, recibida con fecha 24 de agosto de 2020.

¹⁰⁷ Respuesta de AGUNSA a Ord. 1410, recibida con fecha 24 de agosto de 2020.

¹⁰⁸ Respuesta de FEPASA, al Oficio Ord. N°1256, recibida con fecha 15 de julio de 2020. Lo anterior, sin perjuicio de las relaciones operacionales que tiene con STI y PCE, relativa a la transferencia de la carga entre buques y el ferrocarril en el Terminal Barrancas.

¹⁰⁹ Respuesta de FEPASA, al Oficio Ord. N°1256, recibida con fecha 15 de julio de 2020. Ver punto N° 26 del Anexo Confidencial del presente Informe.

¹¹⁰ Respuesta de FEPASA, al Oficio Ord. N° 1256, recibida con fecha 15 de julio de 2020.

¹¹¹ Sin perjuicio de las relaciones operacionales que tiene con los terminales portuarios STI y PCE, relativa a la transferencia de la carga que entre los buques y el ferrocarril en el Terminal Barrancas. Respuesta de TRANSAP, al Oficio Ord. N°1254, recibida con fecha 18 de julio de 2020.

¹¹² Respuesta de TRANSAP, al Oficio Ord. N°1254, recibida con fecha 18 de julio de 2020.

PCE, el transporte ferroviario de ellos desde dicho puerto hasta Santiago –o viceversa– es efectuada por TRANSAP y las labores de carga y descarga de trenes en su terminal de Santiago es efectuada por AGUNSA en su calidad de operador logístico¹¹³ [36]¹¹⁴.

E. Mercados en que incide el TIB

88. Del análisis en los puntos precedentes, esta Fiscalía ha podido identificar que el proyecto de ampliación del Terminal Barrancas tendrá efectos –en primera instancia y de forma directa– sobre el servicio de transporte terrestre de contenedores en ferrocarril desde y hacia el Puerto de San Antonio. Ahora bien, dependiendo del grado de sustituibilidad que dicho servicio tenga respecto del transporte rodoviario, el mercado podría ampliarse al transporte terrestre de contenedores desde y hacia puertos de la Región de Valparaíso, considerando la sustituibilidad entre terminales. De igual forma, este proyecto también podría incidir en mercados conexos, como es el caso de los servicios portuarios y/o los servicios logísticos de la Región de Valparaíso¹¹⁵.
89. Respecto a lo anterior, cabe hacer presente que los antecedentes tenidos a la vista por este servicio, en línea con lo indicado por la consultante [38]¹¹⁶ y diversos actores del mercado¹¹⁷, darían cuenta de que el modo rodoviario ejercería una presión competitiva relevante sobre el modo ferroviario.

¹¹³ Acuerdo de *joint venture* CFX, cláusula 4.1. En su respuesta a esta Fiscalía, TRANSAP ha señalado que [37]. Respuesta de TRANSAP al Oficio Ord. N° 1254, recibida con fecha 18 de julio de 2020.

¹¹⁴ . Respuesta de TRANSAP al Oficio Ord. N° 1254, recibida con fecha 18 de julio de 2020.

¹¹⁵ Para establecer la extensión geográfica, y tal como lo estableció este H. Tribunal en los considerandos N°33 y 34 del Informe 18/2020, es necesario determinar el grado de sustituibilidad entre todos los frentes de atraque de uso público con la capacidad de transferir carga en contenedores. Aplicando este concepto al puerto donde está emplazado el Terminal Barrancas, se entiende que el área de influencia correspondería a la Región de Valparaíso.

¹¹⁶ FEPASA, toma de declaración de fecha 20 de julio de 2020.

¹¹⁷ Ver respuestas los oficios Ord N°1402 recibida con fecha 18 de agosto de 2020 y Ord N°1400 recibida con fecha 13 de agosto de 2020. Tomas de declaración de SITRANS de 31 de julio de 2020, SAAM, AGUNSA y D&C de fechas 6, 7 y 10 de agosto de 2020 respectivamente.

90. Esta hipótesis se funda en la escasa diferencia de tarifas que se presenta actualmente entre dichos modos, la enorme participación del modo rodoviario sobre el total de contenedores transferidos en el puerto de San Antonio y en la Región de Valparaíso y que en la actualidad, como fue señalado *supra*, tanto FEPASA como TRANSAP indican contar con capacidad disponible para movilizar más carga en contenedores. Adicionalmente, no existirían tipos de carga en contenedores que requieran ser transportadas exclusivamente por ferrocarril¹¹⁸, lo que daría indicios de que el total de la carga sería susceptible de ser transportada en el modo rodoviario¹¹⁹.
91. A la luz de dicha información, el mercado afectado por el proyecto TIB sería el de los servicios de transporte de carga en contenedores hacia y desde los puertos de la Región de Valparaíso. En este caso, la fuerte competencia intermodal limitaría la habilidad del administrador de TIB para afectar el desarrollo de este y de los mercados conexos relacionados por los servicios portuarios y/o los servicios logísticos de la Región de Valparaíso, tal como se desarrollará *infra*.
92. Sin perjuicio de lo señalado, este Servicio, a la fecha del presente informe, no cuenta con antecedentes suficientes¹²⁰ para descartar que, una vez implementado el TIB, el modo ferroviario pueda constituir un mercado en sí mismo, constreñido en capacidad¹²¹ y que no enfrente presión competitiva relevante de parte del transporte en camiones¹²².

¹¹⁸ Tomas de declaración de FEPASA, de fecha 20 de julio de 2020 y de TRANSAP, de fecha 21 de julio de 2020. Además de tomas de declaración de SITRANS de 31 de julio de 2020, SAAM, AGUNSA y D&C de fechas 6, 7 y 10 de agosto de 2020 respectivamente.

¹¹⁹ Distintos actores del mercado constataron que existe carga más pesada o de mayor valor que tendría una preferencia de ser transportada por el modo ferroviario por las condiciones propias del servicio. Sin embargo, todos aquellos que prestaron declaración en esta FNE en el contexto de la presente Consulta coincidieron en que siempre es posible realizar la sustitución entre estos modos.

¹²⁰ Tomas de declaración de SITRANS de 31 de julio de 2020, SAAM, AGUNSA y D&C de fechas 6, 7 y 10 de agosto de 2020 respectivamente.

¹²¹ Tal como lo establece la respuesta de EFE al Oficio Ord. N°1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020, el proyecto conlleva una tarifa de [39]. El diferencial de costos respecto de los actuales costos de porteo no parece suficientemente grande como para establecer una ventaja irremontable en relación con el modo rodoviario. Sin embargo, el proyecto trae aparejado mejoras

93. Por tal motivo –y para efectos del análisis de posibles riesgos a la libre competencia–, a continuación se presenta un análisis considerando la posibilidad que el TIB constituya un mercado en sí mismo, con nula o muy baja sustituibilidad respecto del transporte rodoviario. Esta hipótesis estaría fundada en la expectativa de que el proyecto TIB potencie las economías de escala de este modo de transporte¹²³, de tal forma que se puedan ofrecer tarifas significativamente más bajas en relación al transporte rodoviario, el cambio en las preferencias de los clientes hacia el ferrocarril por sus condiciones de seguridad y su menor impacto ambiental¹²⁴ y en una política pública agresiva que tenga como objetivo potenciar este medio de transporte¹²⁵.
94. Bajo este escenario, el mercado relevante afectado sería el de transporte ferroviario de carga de contenedores desde y hacia el Puerto de San Antonio. No se extendería el área al Puerto de Valparaíso, toda vez que actualmente no se dispone de servicios ferroviarios a ese puerto.

operativas que podrían gatillar rebajas tarifarias por el aprovechamiento de las economías de escala. Estas potenciales ganancias, si bien están descritas en el proyecto y fueron ratificadas por TRANSAP en respuesta al oficio Ord N°1400 recibida con fecha 13 de agosto de 2020, no fueron cuantificadas de forma precisa. Así las cosas, no es posible descartar que el modo ferroviario alcance un nivel de eficiencia en la operación tal que se diferencie del modo rodoviario de forma que se constituya en un mercado en sí mismo.

¹²² De este modo, a la fecha no es posible estimar la magnitud efectiva de las eficiencias en costos y logísticas que permitirá alcanzar este proyecto, los costos totales asociados a su implementación -no sólo de EFE, sino también de quien lo opere, de los portadores ferroviarios y en los demás terminales de transferencia de carga en la ruta- ni el modelo de negocio que se adoptará para su administración y para financiar las inversiones a realizar. Todo esto dificulta la posibilidad de concluir de manera tajante si, tras la implementación del TIB, se reducirá significativamente el grado de sustitución con el transporte rodoviario y constituirá o no un mercado relevante en sí mismo.

¹²³ El proyecto plantea un incremento en capacidad hasta 350.000 TEUs/año, ver respuesta de EFE a Oficio Ord. N°1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

¹²⁴ Algunos agentes en el mercado indicaron que las principales ventajas del ferrocarril radicaban en la menor contaminación que producía respecto al transporte rodoviario y a las mejores condiciones de seguridad en especial en el transporte de cargas valiosas. Ver tomas de declaración de FEPASA, de fecha 20 de julio de 2020 y de TRANSAP, de fecha 21 de julio de 2020. Además de tomas de declaración de SITRANS de 31 de julio de 2020, SAAM, AGUNSA y D&C de fechas 6, 7 y 10 de agosto de 2020 respectivamente.

¹²⁵ El MTT ha indicado su deseo de potenciar el modo ferroviario de tal forma que se alcance al menos un 25% de la carga transferida. Ver el Plan Nacional de Accesibilidad Vial Portuaria, elaborado por el MTT, disponible en https://www.observatorilogistico.cl/fileadmin/doc_documentos/PNAV_P_2019.pdf [última visita: 27 de julio de 2020].

95. Ahora bien, se debe examinar si el TIB -en un mercado definido de manera más restringida- pudiese constituir o no una instalación esencial. Para que ello sea así, tal como lo ha establecido este H. Tribunal¹²⁶, son tres los requisitos copulativos que deben examinarse: (i) que los servicios de acceso sean suministrados por una única firma; (ii) que la instalación no sea replicable a un costo y plazo razonable; y (iii) que el acceso a la instalación sea indispensable para participar en el mercado.
96. En cuanto al primer requisito, el mismo se cumpliría, en la medida que en este caso analizamos una eventual administración integrada del TIB a cargo de PCE y, por lo tanto, solo una firma ofrecería los servicios dentro del TIB. Sin perjuicio de lo anterior, este Servicio constató¹²⁷ que el proyecto de ampliación del Terminal Barrancas incidiría solo en una parte de la transferencia de carga en contenedores, manteniendo inalterada la actual operación del terminal¹²⁸ en el sector de la ex tornamesa, donde actualmente FEPASA realiza labores de transferencia de contenedores, y que eventualmente está disponible a cualquier porteador ferroviario¹²⁹.
97. Respecto al segundo requisito, esta Fiscalía considera que podría cumplirse, ya que por su ubicación física es difícil que esta infraestructura

¹²⁶ Resolución N°52/2018 TDLC (Redes Hidrantes del aeropuerto Carriel Sur), en donde el H. Tribunal señala, en el párrafo 35: “Tal como se señala en las Sentencias N°129 de 2013 y N°151 de 2016, de este Tribunal, la definición de un activo como instalación esencial supone la concurrencia de los siguientes elementos: (i) que los servicios de acceso a las instalaciones sean suministradas por una única firma presente en el mercado aguas arriba; (ii) que la instalación no sea replicable a un costo y dentro de un plazo razonable; y (iii) que el acceso a la instalación sea indispensable para participar en el mercado aguas abajo”.

¹²⁷ Ver respuesta de EFE a Oficio Ord. N°1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020 EFE, en donde declaran de forma explícita: “El proyecto de mejoramiento del TIB se enmarca solo en la operación de contenedores, ya que las otras cargas seguirán operando de la misma forma que en la actualidad en los terrenos del Patio Barrancas que no forman parte del TIB”.

¹²⁸ La baja sustituibilidad entre distintos tipos de carga ha sido establecida por este H. Tribunal en distintos informes de licitaciones portuarias, informes N°06/2009 y N°11/2014. Además del aporte de antecedentes realizado por esta FNE en la causa NC 444-18 TDLC folio 804 y siguientes. Disponible en https://consultas.tdlc.cl/do_search?proc=2&idCausa=42099 [última visita: 19 de agosto de 2020].

¹²⁹ Ver declaración de FEPASA, de fecha 20 de julio de 2020 y respuesta a oficio Ord N° 1402 recibida con fecha 18 de agosto de 2020 de la misma empresa.

pueda replicarse en un plazo razonable. Este punto fue ratificado por distintos actores del mercado¹³⁰.

98. Respecto al tercer requisito, tal como se indicó supra, el TIB no se constituiría como una instalación indispensable para transferir carga en contenedores por vía ferroviaria desde y hacia el puerto de San Antonio, dada la existencia del sector denominado “ex tornamesa”. Por consiguiente y tomando en consideración estos argumentos, esta Fiscalía considera cuestionable que TIB pueda constituirse como una facilidad esencial.

III. ANALISIS DEL PROYECTO TIB DESDE UN PUNTO DE VISTA DE LIBRE COMPETENCIA

99. Antes de realizar el análisis, se debe recordar que el proyecto analizado no se encuentra configurado en su totalidad, quedando todavía por ser definidos aspectos relevantes de su construcción, administración y regulación, los que son esenciales para efectos de evaluar adecuadamente y ponderar también los riesgos a la competencia que de él emanen¹³¹.
100. No obstante las dificultades que lo anterior puede plantear, a continuación se hace un análisis de riesgos anticompetitivos y potenciales eficiencias que podrían acaecer en caso de materializarse el proyecto de acuerdo a lo descrito por la consultante, esto es, mediante una integración operativa entre los terrenos de EFE y los concesionados a PCE, y que dicha empresa administre la transferencia de carga intermodal en el TIB, conforme se señala en el Estudio de Ingeniería¹³².

¹³⁰ Ver respuestas de FEPASA a Oficio Ord. N° 1256, recibida con fecha 15 de julio de 2020, de EFE a Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020 y respuesta de TRANSAP a Oficio Ord. N° 1254, recibida con fecha 18 de julio de 2020.

¹³¹ Como ya se señaló en la sección I.C. del presente Informe, dependiendo de la manera en que se pretenda implementar este proyecto, el mismo podría calificar como una operación de concentración, sometida al procedimiento de revisión establecido en el Título IV del DL N° 211.

¹³² Conforme con lo señalado en las declaraciones de EFE y EPSA, ambas de fecha 14 de julio de 2020, esta sería la alternativa más probable.

101. A entender de esta Fiscalía, en este escenario el proyecto plantea no solo la integración operativa del proyecto con PCE, sino que la extensión de su concesión portuaria hacia los terrenos en que operará el TIB, motivo por el cual todas las obligaciones y deberes emanadas de la regulación portuaria a la que está sometido –en particular las condiciones establecidas en el Informe N°6/2009 TDLC– serán aplicables también al proyecto en estudio, como se verá a continuación. En el mismo sentido se han pronunciado EFE y EPSA¹³³.

A. RIESGOS ASOCIADOS AL PROYECTO

102. Los riesgos de la integración vertical en general¹³⁴, 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 público¹³⁵.

103. En el escenario actual, en el cual el transporte de carga en ferrocarril competiría con el modo rodoviario, considerando los antecedentes analizados y las diligencias realizadas¹³⁶, no se vislumbrarían riesgos relevantes a la libre competencia. En particular, porque en ese caso no se considera viable que PCE, por medio de su administración del TIB, pudiera contar con la habilidad para distorsionar el proceso competitivo en el mercado de transporte terrestre de carga desde y hacia los puertos de la Región de Valparaíso, ni en particular respecto del puerto de San Antonio.

¹³³ Respuesta de EFE a Ord. 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020 y respuesta de EPSA a Ord. 1250, recibida con fecha 28 de julio de 2020.

¹³⁴ 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.

¹³⁵ Tales principios se encuentran descritos en los Dictámenes 1045/1998, 1209/2002, 1268/2003 y 1280/2004, todos de la CPC, así también como en los Informes 3/2009, 4/2009, 5/2009, 6/2009, 9/2013, 10/2014 y 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.

¹³⁶ Tomas de declaración de SITRANS de 31 de julio de 2020, SAAM, AGUNSA y D&C de fechas 6, 7 y 10 de agosto de 2020 respectivamente.

Tampoco se observarían efectos sobre el mercado de servicios portuarios de transferencia de carga de contenedores en dicha región ni el mercado de los operadores logísticos.

104. No obstante lo señalado, y con independencia del nivel de riesgos para la competencia que pueda identificarse bajo este escenario, los resguardos establecidos en el Informe N°6/2009 del H. Tribunal¹³⁷ igualmente deberán ser observados por PCE en la administración del TIB, toda vez que implican la extensión de la infraestructura dada en concesión. Adicionalmente, en la medida que algunos de los servicios prestados por PCE en el TIB no pudieran ser prestados por terceros, ellos calificarían como servicios básicos, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1, sección 1.1. del Contrato de Concesión y en el punto 3.10.2. de las Bases de Licitación, como se desarrollará más adelante.
105. Ahora bien, bajo la hipótesis de que producto de la ejecución del TIB el modo ferroviario incremente significativamente su eficiencia y economías de escala, al punto de que se constituya como un mercado en sí mismo, con nula o muy baja sustituibilidad (dada la dimensión del proyecto, que plantea movilizar hasta 350.000 TEUs/año, aproximadamente un 22% del total de contenedores movilizados en San Antonio el año 2019), otorgar su administración a PCE le conferirá una posición relevante sobre el acceso ferroviario al puerto de San Antonio, lo que podría generar riesgos a la libre competencia que hoy no están presentes.
106. En las siguientes secciones se analizarán los potenciales riesgos a la libre competencia que podrían generarse a partir de la implementación de una administración integrada del TIB en los mercados ya señalados, bajo el

¹³⁷ Sin perjuicio que se volverá sobre ellos al tratar de las medidas de mitigación para este proyecto, básicamente dicen relación con su obligación de prestar servicios en condiciones generales y no discriminatorias; que sus tarifas sean objetivas, públicas y no discriminatorias; que las tarifas de sus servicios sean las máximas aplicables; estar sujeto a estándares mínimos de calidad; otorgar acceso libre y expedito a información para contratar los servicios; proporcionar a EPSA la información que ésta solicite para supervisarlo; observar las instrucciones de EPSA para evitar o poner término a actos de discriminación; entre otras.

escenario de mercado relevante restringido descrito, relacionados con el transporte terrestre de contenedores y, en particular, respecto a los portadores ferroviarios, los terminales portuarios y los operadores logísticos.

A.1. Riesgos de exclusión

107. 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 competencia¹³⁸.
108. 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 prestan¹³⁹.
109. 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

¹³⁸ Casos en que se ha condenado esta conducta se pueden encontrar en la Sentencia 29/2005, Sentencia 76/2008, Sentencia 85/2009, Sentencia 88/2009 y la Sentencia 93/2010, todas de este H. Tribunal entre otras.

¹³⁹ 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.

relacionadas– que le dé la posibilidad de obtener una ventaja competitiva. 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 alternativas¹⁴⁰.

110. A continuación, se analizarán tales riesgos en el contexto de los diferentes segmentos de la cadena de transporte marítimo que se observan en este caso.

a) Riesgos de cierre a portadores ferroviarios y operadores logísticos

111. En concreto, en relación con los portadores ferroviarios, este Servicio considera plausible que, en un escenario de baja sustitución con el transporte rodoviario, la administración del TIB provea a PCE de la habilidad e incentivos para incurrir en conductas exclusorias. Ello se torna más relevante considerando la relación indirecta que tienen PCE con TRANSAP y TESCO, por medio del ya referido acuerdo CFX.
112. Tomando en cuenta esta relación, la administración del TIB por parte de PCE introduce incentivos para maximizar sus propias rentas, ofreciendo condiciones comerciales que eviten la competencia entre portadores ferroviarios y que, por ende, pudieran amenazar que PCE pueda extraer la mayor renta posible en ese segmento.
113. La habilidad –e indirectamente los incentivos– para incurrir en tal conducta, sin embargo, depende de que TRANSAP tenga el material rodante

¹⁴⁰ 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 N°6/2009, 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”*.

necesario para que el TIB opere cerca de su capacidad óptima, pudiendo capturar todo aquello que en condiciones competitivas habría movilizó FEPASA. PCE, en su calidad de administrador del terminal, tendrá la habilidad de excluir o disminuir la participación de los otros porteadores a través, por ejemplo, de la asignación de ventanas de operación menos favorables, del cambio en la prioridad en el uso del terminal o simplemente negando el acceso bajo el argumento de tener toda su capacidad contratada.

114. Este riesgo, a su vez, incidiría en el mercado de operadores logísticos, considerando el ya mencionado acuerdo CFX, TRANSAP estaría relacionado con TESCO, filial de AGUNSA, la que podría resultar beneficiada en caso de materializarse un cierre a FEPASA. Ello, en desmedro de sus competidores que enfrentarían condiciones menos favorables para ofrecer servicios de transporte de contenedores a través del TIB.
115. No obstante lo señalado, la administración del TIB por parte de PCE no podría excluir por completo a FEPASA u otro futuro porteador en su capacidad de seguir transfiriendo carga en contenedores a los terminales portuarios ya que, al menos conforme con el proyecto que ha sido presentado hasta ahora por EFE, cualquier porteador ferroviario –y, en particular, FEPASA– podrán continuar llevando adelante sus operaciones en la parte del Terminal Barrancas que no será afectado por el proyecto TIB (en el sector denominado “ex tornamesa”) y que actualmente ya se utiliza para el acopio y transferencia de contenedores. Por tanto, las conductas anticompetitivas descritas podrían llegar a limitar la expansión de la capacidad de transporte de FEPASA o la entrada de otros potenciales porteadores, lo que afectaría las condiciones de transferencia de carga y el nivel de servicio.
116. Por otro lado, como fue considerado en el apartado anterior, la actual regulación relativa al acceso a las vías e instalaciones de EFE, las condiciones contractuales en que ello ocurre y la regulación a que ya está

sometida PCE como concesionaria portuaria, podrían mitigar la materialización de este riesgo¹⁴¹. Sin embargo, tal regulación –si bien está diseñada para permitir el ingreso de terceros interesados en condiciones no discriminatorias– podría en la práctica no ser suficientemente efectiva en este caso, si el encargado de la fiscalización no cuenta con información de niveles de servicio suficientemente desagregada.

b) Riesgos en el mercado de terminales marítimos

117. En el escenario de baja sustituibilidad entre los modos de transporte ferroviario y rodoviario, se estima que PCE –en su calidad de administrador del TIB– también puede ejecutar las conductas exclusorias señaladas *supra* de forma tal que le permitiría obtener una ventaja en el mercado de los terminales marítimos, en circunstancias en las que dicha administración no sería obtenida a partir de un mecanismo competitivo.
118. Es así que PCE, en caso de obtener las funciones de administración del TIB, podría ejecutar acciones orientadas a afectar la posición competitiva de STI, a través del desvío de carga hacia su propio terminal, utilizando para tal fin el control sobre el acceso a un medio de transporte que presentaría –en el escenario hipotético referido– ventajas medioambientales, de seguridad y costos respecto a su única alternativa, que es el transporte rodoviario.
119. Conforme a la información tenida a la vista, la administración del TIB dotaría de habilidad a PCE para incurrir en tales conductas, considerando especialmente que: (i) tendría el control sobre las tarifas efectivas de porteo al interior del puerto y los niveles de servicio de la carga transportada en ferrocarril que tenga como punto de origen o destino el terminal de STI; (ii) si los niveles de servicio por transporte ferroviario o las tarifas son más atractivas en PCE que en STI, los propietarios de la carga podrían optar por navieras que recalen en el primero de dichos terminales y, en el extremo,

¹⁴¹ Ver sección I.D. del presente Informe.

lograr que navieras cambien sus recaladas a su frente de atraque; y, (iii) PCE cuenta con capacidad disponible que le permitiría movilizar el total de la carga utilizando el modo ferroviario (350 mil TEUs/Año) que representa cerca del 22% del total de contenedores que se movilizaron por Puerto de San Antonio durante 2019.

120. Esto último significa que, si bien PCE no podría excluir por completo a STI (cuya operación durante 2019 alcanzó cerca de 700 mil contenedores¹⁴²), podría afectar su operación actual, desviando carga sólo por las ventajas que le entregaría la administración integrada del TIB.
121. En efecto, este Servicio estima factible que conductas de discriminación y sabotaje se produzcan, por ejemplo, al incrementar los tiempos de servicio (que gatillen gastos adicionales por la manipulación de contenedores), limitar el servicio de almacenaje de contenedores que provengan de STI, o con la asignación de horarios de operación menos favorables¹⁴³.
122. A la vez, se estima que es posible que PCE acceda a información comercial sensible de los usuarios de STI, por sus tareas propias de gestión del TIB. En particular, podría obtener información valiosa que le permitiría adelantarse a su competencia en estrategias comerciales o de inversión, incrementando su capacidad de atraer clientes¹⁴⁴.

¹⁴² Respuesta a oficio Ord. N° 1255 recibido con fecha 21 de julio de 2020.

¹⁴³ Distintos organismos internacionales han establecido los peligros de la que la integración vertical puede ser anticompetitiva cuando se otorga un acceso privilegiado a un insumo relevante y además se tiene un poder de mercado sustancial en los mercados relevantes relacionados. Así, por ejemplo, el proveedor de un competidor en el mercado aguas abajo, puede colocar a sus competidores en una situación de desventaja competitiva, disuadiéndolos de expandirse en el mercado. Para mayor información, ver: U.S. Department Of Justice And The Federal Trade Commission, Draft Vertical Merger Guidelines Released For Public Comment, enero 2020. Disponible en: <https://www.ftc.gov/public-statements/2020/01/joint-vertical-merger-guidelines-draft-released-public-comment> [última visita: 31 de marzo de 2020]; OCDE, Information exchanges between competitors under competition law, DAF/COMP (2010)7, julio 2011, p. 228. Disponible en: <http://www.oecd.org/competition/cartels/48379006.pdf> [última visita: 31 de marzo de 2020]

¹⁴⁴ Cabe señalar, sin embargo, que en caso de no existir resguardos al traspaso de información dentro de CFX, la carga que tenga como origen o destino STI, podría eventualmente ser conocida por su competidor. De todas formas, el acceso a tal información sería más complejo que en el riesgo presentado, dadas las estructuras comerciales y de propiedad de quienes participan en CFX.

123. Sin perjuicio de los riesgos identificados, resulta relevante considerar ciertos contrapesos a la concreción de los mismos, tales como: (i) la respuesta competitiva de STI, quien actualmente ostenta el doble de participación de mercado que PCE en San Antonio y la mitad del mercado de transporte de contenedores en la región de Valparaíso, considerando además el bajo porcentaje del total de carga movilizada por el frente de ataque que sería afectado por el TIB; (ii) la propia regulación de la concesión portuaria, que otorga a EPSA atribuciones para la debida fiscalización en cuanto a los niveles de servicio, como se vio *supra*; y, (iii) como ya se ha mencionado a lo largo de este informe, la posible presión competitiva (y relevancia) del modo rodoviario en el transporte de contenedores.
124. En cuanto al aspecto regulatorio, sin embargo, este Servicio considera que –en este escenario– dada la configuración actual del proyecto TIB y los riesgos a la libre competencia en los segmentos de operadores ferroviarios, terminales marítimos y operadores logísticos, sería prudente reforzar los resguardos conductuales a los que debe quedar sujeto PCE en caso de administrar el proyecto¹⁴⁵, tal como será desarrollado *infra*.

A.2. Riesgos de explotación unilateral

125. Sobre el cobro de tarifas por parte de un concesionario, este H. Tribunal ha señalado en reiteradas ocasiones en los informes emitidos en virtud de la Ley N° 19.542 que Moderniza el Sector Portuario Estatal que “[l]as tarifas que cobre el concesionario por sus servicios, sean básicos u opcionales, deberán ser objetivas, públicas y no discriminatorias; y, cualquier acuerdo particular entre éste y un determinado usuario, que determine precios o

¹⁴⁵ Tales resguardos van en línea con los ya contenidos en el Informe N°6/2009 del H. Tribunal y se refieren principalmente a que los servicios prestados por el TIB sean calificados como máximos, que sean prestados en condiciones objetivas, públicas y no discriminatorias, y con un estándar mínimo establecido. Sobre el particular, ver Informe N°6/2009, parte III, “Conclusiones del Tribunal”.

condiciones más favorables que las publicadas, deberá ser incorporado a las tarifas vigentes y públicas”¹⁴⁶.

126. Al respecto, en el supuesto en que la modalidad rodoviaria no discipline al ferrocarril tras la implementación del TIB, un riesgo hipotético consiste en la posibilidad que el administrador del proyecto aumente excesivamente las tarifas por el servicio de porteo, manipulación de contenedores, transferencia intermodal o almacenaje, que luego serían traspasadas como un mayor costo a los clientes finales.
127. En la hipótesis de que la operación del TIB sea integrada a la concesión de PCE, sus decisiones sobre tarifas de estos servicios estarán sujetas a las normas legales, condiciones contractuales de la concesión y a los criterios emanados de los informes de este H. Tribunal ya citados¹⁴⁷.
128. Como los servicios de transferencia de carga intermodal en el TIB no podrían ser prestados por otras empresas, calificarían como servicios básicos, sujetos a tarifas máximas reguladas y públicas, basándose en criterios objetivos –es decir, en costos– y no discriminatorias ¹⁴⁸, lo que

¹⁴⁶ Informe N° 4/2009, p. 39. Véanse también los Informes de puertos N° 5/2009, N° 6/2009, N° 9/2013, N° 10/2014, N° 11/2014 y N° 18/2020.

¹⁴⁷ Como se ha dicho ya, tales normativas están contenidas en el Informe N°6/2009 del H. Tribunal, que a su vez han sido reproducidas en las bases de licitación y en el contrato de concesión de PCE, las que están referidas a aspectos tales como tarifas básicas y especiales, obligación de prestar servicios en condiciones no discriminatorias y a los niveles mínimos que tales servicios deben tener. No obstante, cabe aclarar que, si alguna de las tarifas del TIB se calificaran como básicas, las mismas no estaría directamente limitadas por el polinomio que regula la concesión de PCE, por no estar considerados tales servicios en las bases de licitación. A modo de ejemplo el Manual de Servicios de STI, de agosto 2020, en su artículo 13 y el Manual de Servicios de TPS de septiembre de 2020 en el punto 5.2. establecen tarifas de seguridad a la carga como tarifas básicas fuera del polinomio original.

¹⁴⁸ Véase artículo 11, sección 11.2. del Contrato de Concesión. En particular, en la letra g) se señala “g) Sujeto a la letra c) anterior y a la sección once punto tres, el Concesionario podrá registrar diferentes niveles de Tarifas para todos o cualesquiera de los Servicios incluyendo Servicios sujetos a Valores Máximos, basándose en criterios objetivos -es decir, basado en costos- y no discriminatorios. Adicionalmente, el Concesionario podrá otorgar descuentos sobre las Tarifas, con excepción de las TMN y TMC, basado en criterios objetivos y no discriminatorios, incluyendo, sin limitación, volúmenes garantizados, tipo de nave, tipo de carga, pronto pago y factores similares. Los acuerdos alcanzados en esta materia estarán sujetos a la inspección de EPSA o de un auditor independiente elegido por EPSA si así lo solicitare el Concesionario, el cual será de costo de éste. En todo caso, esos acuerdos deberán incorporarse a las tarifas vigentes y

reduce de forma sustantiva la capacidad de PCE de abusar en esa dimensión. Así lo ha corroborado también EPSA en su respuesta¹⁴⁹ y declaración ante esta Fiscalía¹⁵⁰

129. Adicionalmente, tal como se señaló en las secciones precedentes, aun considerando la ampliación máxima del proyecto TIB, ésta sólo podrá transferir un porcentaje equivalente al 22% del total de contenedores movilizados durante 2019 en el puerto de San Antonio. De esta forma, de optarse por un esquema de operación integrado, las eventuales conductas explotativas mediante tarifas excesivas por los servicios de transferencia de carga en TIB estarían acotadas –además de la regulación citada– por la presión competitiva ejercida por FEPASA, que podrá seguir transfiriendo carga en las áreas que actualmente ocupa, sin necesidad de usar la nueva infraestructura de TIB.
130. De esta forma, un posible riesgo explotativo derivado del proyecto TIB integrado a PCE se encontraría limitado por las razones arriba expuestas.

B. EFICIENCIAS ASOCIADAS AL PROYECTO

131. En términos generales, las eficiencias que eventualmente puedan resultar de la realización de un determinado proyecto, como el analizado en este Informe, pueden representar un contrapeso a los riesgos para la libre competencia que se generen del mismo¹⁵¹.
132. En un análisis de este tipo, la Fiscalía reconoce eficiencias productivas, que son las referidas a reducción de costos, y dinámicas –todas aquellas relacionadas al desarrollo de nuevos o mejores productos– que permiten a

públicas, de manera que todos los Usuarios que se encuentren en la misma situación puedan acceder a esos descuentos.”

¹⁴⁹ Respuesta de EPSA a Ord. 1250, recibida con fecha 28 de julio de 2020.

¹⁵⁰ Declaración de EPSA de fecha 14 de julio de 2020.

¹⁵¹ “Guía para el análisis de restricciones verticales”, Fiscalía Nacional Económica, junio 2014, sección VII y “Guía para el análisis de operaciones de concentración”, Fiscalía Nacional Económica, octubre 2012, punto 1.2.7.1.

los agentes económicos mejorar su desempeño de manera continua, en términos de calidad, servicio y/o variedad¹⁵².

133. La Fiscalía y la jurisprudencia de este H. TDLC¹⁵³ han señalado que las eficiencias pueden contrapesar los posibles efectos perjudiciales que se derivan de la operación, en la medida que ellas sean verificables¹⁵⁴, inherentes a la operación¹⁵⁵ y aptas para compensar el eventual mayor poder de mercado obtenido¹⁵⁶⁻¹⁵⁷.
134. Pues bien, en el contexto del proyecto de mejoramiento del Terminal Barrancas, EFE encargó el ya citado Estudio de Ingeniería, el que determinó que la propuesta integrada con PCE era la más eficiente y cumplía con los objetivos buscados: mejorar la operatividad y funcionalidad ferroviaria y logística, y optimizar las operaciones de carga y descarga.
135. Al respecto, EFE explica que la razón por la cual PCE operaría el proyecto, conforme con la propuesta realizada por sus consultores, radica básicamente en que, desde un punto de vista geográfico, el Terminal

¹⁵² "Guía para el análisis de operaciones de concentración", Fiscalía Nacional Económica, octubre 2012, punto 1.2.7.1.

¹⁵³ Por ejemplo, en la Resolución N° 54/2018 TDLC, de fecha 31 de octubre de 2018, referida a consulta sobre *joint venture* de aerolíneas, párrafos 141 y 164 y ss., y Resolución N° 51/2018, de fecha 17 de enero de 2018, referida al mercado del gas en Chile, párrafos 142 y 144.

¹⁵⁴ Que las eficiencias sean verificables significa que las partes deben demostrar, a través de evidencia convincente, las eficiencias derivadas de la operación, acompañando la documentación y antecedentes necesarios que las respalden y permitan su verificación. "Guía para el análisis de operaciones de concentración", Fiscalía Nacional Económica, octubre 2012, punto 1.2.7.1.1.

¹⁵⁵ Que sean inherentes a la operación, significa que son atribuibles directamente a ésta y no son posibles mediante alternativas menos restrictivas para la competencia. "Guía para el análisis de operaciones de concentración", Fiscalía Nacional Económica, octubre 2012, punto 1.2.7.1.2.

¹⁵⁶ Que sean aptas para compensar el mayor poder de mercado implica que ellas son capaces de revertir los riesgos a la competencia asociados a la operación. Guía para el análisis de operaciones de concentración", Fiscalía Nacional Económica, octubre 2012, punto 1.2.7.1.3.

¹⁵⁷ A su vez, este último requisito exige acreditar que las eficiencias son: (a) suficientes, vale decir, deben ser de una magnitud suficiente para contrarrestar el incentivo de la entidad resultante de la operación para aumentar los precios, o afectar otras variables competitivas; (b) oportunas, es decir, que deben, idealmente, coincidir temporalmente con los efectos anticompetitivos asociados a la operación (mientras más tiempo demoren en concretarse, menos consideración les asignará la Fiscalía en su análisis), y; (c) traspasables a los consumidores, que significa que se considerará principalmente las reducciones de los costos variables o marginales, por cuanto tienen una mayor probabilidad de beneficios para los consumidores. "Guía para el análisis de operaciones de concentración", Fiscalía Nacional Económica, octubre 2012, punto 1.2.7.1.3.

Estación Barrancas colinda con los terrenos de la concesión del Frente de Atraque Costanera Espigón, hoy administrada por PCE, y la integración de estos terrenos permitiría cumplir con ciertas características relevantes, valoradas en el estudio realizado¹⁵⁸.

136. Como se muestra en la tabla siguiente, las ganancias operacionales del proyecto son evidentes, incrementando de forma relevante la capacidad de transferencia de contenedores al año, mejorando además los niveles de servicio medidos en el tiempo de operación de carga y descarga.

Tabla N°11: Mejoras en la operación Proyecto TIB

Parámetro	Terminal Actual	Proyecto Nuevo
Capacidad máxima de transferencia	50.000 TEUs/Año	350.000 TEUs/Año
Capacidad de almacenamiento	0	2.203 TEUs
Largo de tren máximo sin necesidad de cortarlo	300 metros	600 metros
Equipamiento para transferencia	1 grúa reachstaker	5 grúas RTG
Cantidad de trenes para atender en simultáneo	1 tren	2 tren
Tiempo de operación de carga y descarga por tren	3,5 horas (20 Carros)	3,5 horas (40 Carros)
Capacidad de recepción de trenes de contenedores	6 trenes/día	12 trenes/día

Fuente: Elaboración propia en base a la respuesta a Ord. 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020

137. Además, el proyecto contempla una circulación en dos vías de camiones, permitiendo su carga directa (sin la descarga al suelo), y una circulación más fluida entre el TIB y los terminales portuarios.
138. Cabe señalar que, según indica el informe de los consultores de EFE, tales características permitirían optimizar la operación futura del TIB y obtener, de esa manera, las eficiencias descritas¹⁵⁹. Tal aumento de la eficiencia operativa del TIB –actualmente considerado como deficiente¹⁶⁰– parece

¹⁵⁸ Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

¹⁵⁹ Respuesta de EFE, al Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

¹⁶⁰ Respuesta de FEPASA al oficio Ord N° 1402 recibida con fecha 18 de agosto de 2020, de TRANSAP al oficio Ord N° 1400 recibida con fecha 13 de agosto de 2020 y de EFE al oficio a Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

razonable a partir de los antecedentes ya citados y es concordante con la información recogida en la investigación de esta Fiscalía.

139. El siguiente análisis dice relación con la inherencia de dichas eficiencias al proyecto. De esta manera se debe evaluar si las eficiencias son atribuibles directamente a la operación y alcanzables mediante alternativas menos restrictivas de la competencia que la operación integrada del proyecto y la concesión del frente de atraque que ahora administra PCE.
140. A dicho respecto, PCE y FEPASA han planteado a EFE otras alternativas, tanto respecto de los terrenos que utilizaría el TIB, la disposición y tipo de infraestructura adicional, y la modalidad de administración. Dentro de ellas se considera especialmente la presentación de FEPASA¹⁶¹ en que propone una solución que no utiliza los terrenos de PCE, donde si bien el riesgo competitivo es menor, limitaría también las ganancias de eficiencia que el proyecto persigue, especialmente en lo relativo a la capacidad del mismo [41]. En dicho sentido, este H. Tribunal podría evaluar opciones menos restrictivas para la competencia, que incluyesen una administración independiente y licitada por menores tarifas a los usuarios, bajo la consideración que ellas podrían sacrificar ciertas eficiencias.
141. Así, se hace presente que la diferencia en eficiencia del proyecto que incluye la participación de PCE podría ser considerada –a juicio de este Servicio– como inherente y, por tanto, tomada en consideración para ponderar los riesgos aquí presentados.
142. Por último, se debe evaluar si estas eficiencias son capaces de compensar el mayor poder de mercado que el proyecto generaría. A este respecto, cabe destacar que, si bien la mayor capacidad del TIB generará beneficios al consumidor final al disponer un medio de transporte más seguro y con menores externalidades, en el escenario de baja sustituibilidad con el

¹⁶¹ Respuesta de EFE a Oficio Ord. N° 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

transporte rodoviario difícilmente la reducción de costos se vería traducida en menores tarifas, si no se califica el servicio como básico.

143. Considerando lo señalado en el presente apartado, las eficiencias no resultarían suficientes para contrapesar los riesgos levantados en la hipótesis que el TIB sea administrado por PCE y sus eficiencias sean de magnitud tal que el transporte en ferrocarril no enfrente presión competitiva del modo rodoviario, por lo que esta Fiscalía considera necesario adoptar medidas específicas de mitigación, que se desarrollan a continuación.

C. MEDIDAS DE MITIGACIÓN

144. Como ya se ha señalado, el escenario más probable es que PCE se haga cargo de la administración del TIB. En dicho caso, si se asignara mediante una extensión de su concesión portuaria, resultan aplicables las medidas generales contenidas en el Informe N°6/2009 del H. Tribunal, lo que incluye, entre otras: la obligación de prestar servicios en condiciones generales y no discriminatorias; que sus tarifas sean objetivas (basadas en costos), públicas y no discriminatorias; que las tarifas de sus servicios sean las máximas aplicables; estar sujeto a estándares mínimos de calidad; otorgar acceso libre y expedito a información para contratar los servicios; proporcionar a EPSA la información que ésta le solicite para supervisarlos; y, observar las instrucciones de EPSA para evitar o poner término a actos de discriminación.
145. Asimismo, es relevante agregar que PCE prestaría servicios en la gestión del TIB haciendo uso de los bienes dados en concesión y, respecto de algunos de ellos, no será posible que sean prestados por terceros. Conforme con las reglas que rigen la concesión de PCE¹⁶², esos servicios

¹⁶² Véase la definición de “servicios básicos” en el artículo 1, sección 1.1. del Contrato de Concesión, y el artículo 11, sección 11.2 y 11.3, sobre tarifas máximas. En efecto, cabe señalar que la regulación de PCE admite la posibilidad de establecer otras tarifas por servicios básicos. En efecto, en su contrato de concesión, la sección 11.3., al referirse a la fijación de las tarifas máximas, señala que los servicios sujetos a valores máximos corresponden a los identificados en el anexo II de las bases de licitación y, además, “a aquellos determinados como servicios básicos”.

calificarían como servicios básicos sujetos a tarifas máximas. Como se señaló *supra*, en base a lo informado por EFE¹⁶³ y por EPSA¹⁶⁴, tales servicios corresponderían –al menos– a los siguientes:

- a) Carga y descarga de contenedores desde el carro ferroviario.
- b) Almacenamiento o acopio de contenedores en el terminal intermodal.
- c) Porteo de los contenedores entre el terminal intermodal y los terminales portuarios.

146. Cabe señalar que actualmente en el Manual de Servicios de PCE se consideran servicios básicos que son asimilables a los que prestará el TIB, como, por ejemplo, el servicio de transferencia de contenedores, que incluye actividades tales como la estiba o desestiba, embarque o desembarque, porteo, carguío o descarguío a medios de transporte terrestre y el almacenamiento, acopio o depósito comercial, entre otras actividades documentales para dejar constancia de la recepción y despacho de la carga¹⁶⁵.

147. Asimismo, este H. Tribunal ya ha constatado, en su Informe N° 18/2020, la necesidad de reforzar el marco regulatorio aplicable a los concesionarios portuarios, acogiendo algunas propuestas de EPSA para mejorar y precisar las obligaciones generales contenidas en el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque de EPSA y en las primeras resoluciones e informes sobre licitaciones de frentes de atraque¹⁶⁶.

En el mismo sentido, el artículo 1, sección 1.1. (“Definiciones”), del mismo contrato de concesión, señala que tarifas básicas son los montos expresados en dólares que el concesionario puede cobrar periódicamente a los usuarios por la prestación de los -ya referidos- servicios básicos y “a aquellas otras que se cobren por los servicios sujetos a valores máximos”.

¹⁶³ Respuesta de EFE a Ord. 1251, recibida con fecha 21 de julio de 2020.

¹⁶⁴ Respuesta de EPSA a Ord. 1250, recibida con fecha 28 de julio de 2020.

¹⁶⁵ Manual de Servicios de PCE, de octubre de 2019, artículo 12.

¹⁶⁶ Informe 18/2020, del H. Tribunal, de fecha 22 de julio de 2020, que fija las condiciones de competencia para la licitación pública del Terminal Mar del Puerto a Gran Escala de San Antonio, sección 9.2.

148. Conforme con lo señalado en dicho Informe, se establecieron medidas que esta Fiscalía también estima pertinentes para este caso, las que aplicadas en el contexto del proyecto TIB, significarían que:
- a) PCE debe estar impedida de ofrecer de forma atada o empaquetada servicios básicos relacionados con el TIB junto con servicios especiales, de cualquier tipo, así como de establecer premios o descuentos por fidelidad, tramos o metas de transferencia intermodal o de otro tipo que generen incentivos a la exclusividad en sus servicios.
 - b) El concesionario debe indicar en sus estados financieros qué servicios se clasifican como básicos y cuáles se clasifican como especiales, así como los ingresos asociados a cada categoría.
149. Adicionalmente, este Servicio estima pertinente que, con el fin específico de disuadir posibles comportamientos discriminatorios en los servicios que PCE preste en el TIB –y a la vez facilitar una fiscalización eficaz–, el concesionario deba mantener registros de los niveles de servicio efectivos, desagregados según frente de atraque y porteador ferroviario, que deberá informar a EPSA con periodicidad mensual para permitir a ésta realizar sus labores de fiscalización.

IV. CONCLUSIONES

150. El proyecto en análisis está en etapa de desarrollo y todavía está pendiente la definición de aspectos importantes del mismo, entre los que destacan su modelo de negocios definitivo, la asignación del administrador y las condiciones contractuales o regulatorias bajo las que se asignará tal función.
151. Como se señaló, la opción más probable para el proyecto es que PCE asuma la administración del TIB mediante una ampliación de su concesión portuaria. En dicho caso, esta Fiscalía estima posibles dos escenarios desde la perspectiva de la libre competencia.

152. El primero es que exista sustituibilidad en los servicios de transporte de ferrocarril y rodoviaros, lo que haría que los riesgos a la competencia de una administración integrada del TIB por parte de PCE sean reducidos. Sin perjuicio de ello, en este escenario de todas formas se deben aplicar las normas generales que rigen la concesión de PCE, en particular la condiciones para la velar por la libre competencia establecidas en el Informe N°6/2009 del H. Tribunal, entre las cuales se cuenta que aquellos servicios prestados en el TIB con bienes dados en concesión y que no puedan ser prestados por terceros, corresponderán a servicios básicos, sujetos a tarifas máximas y niveles de calidad de servicio predefinidos.
153. Un segundo escenario es que, producto de la implementación del TIB no exista sustituibilidad entre el ferrocarril y el modo rodoviario y, de esta forma, se pueda considerar al primero como un mercado distinto e independiente, en cuyo caso asignar su administración a PCE implicaría riesgos para la libre competencia más severos, en particular de conductas exclusorias de discriminación y sabotaje en perjuicio del porteador ferroviario FEPASA y del terminal STI.
154. En relación con tales riesgos, se considera adecuado aplicar medidas de mitigación adicionales, referidas a mantener registros de los niveles de servicio efectivos, desagregados según frente de atraque y porteador ferroviario, que deberá periódicamente informar a la empresa portuaria.
155. De esta manera, incluso en el escenario de mayor nivel de riesgos a la competencia identificado, resultará más fácil identificar alguna conducta de sabotaje o discriminación en la administración integrada del futuro Terminal Intermodal Barrancas.

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.

PRIMER OTROSÍ: Solicito a este H. Tribunal tener por acompañados, bajo confidencialidad, los siguientes documentos y archivos electrónicos:

1.

Individualización del documento	GG-2020-438-FNE-(R-176 - Proyecto Terminal Intermodal Barrancas).pdf, contenido en la respuesta de EFE al Oficio Ord. N° 1251 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 4 y 5 (clientes). Páginas 6, 7, 8, 10, 12, 13 y 14 (estrategias de la empresa). Páginas 9 y 11 (estrategias de la empresa y proveedores).
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de clientes, proveedores y estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	EFE.

2.

Individualización del documento	Carta N°319 FNE.pdf., contenido en la respuesta de EPSA al Oficio Ord. N° 1250 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 (estrategias de la empresa). Páginas 11-20, Convenio marco de cooperación entre EFE y EPSA, de 29 de abril de 2017. Páginas 33-41, Acuerdo de confidencialidad entre EFE y EPSA. Páginas 42-55, transferencia de carga mensual por tipo de carga y operación años 2018-2020.
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de carga movilizada y estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.

Identificación del titular de la información.	EPSA.
--	-------

3.

Individualización del documento	Carta N°351 FNE.pdf., contenido en la respuesta de EPSA al Oficio Ord. N° 1404 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 1, 2, 3 (estrategias de la empresa). Páginas 4-13, Convenio marco EFE-EPSA año 2015. Páginas 14-18, Convenio marco EFE-EPSA año 2017. Páginas 19-38, contrato de arriendo entre EFE y EPSA, año 2020. Páginas 39-47, Acuerdo de confidencialidad entre EFE y EPSA, año 2020. Páginas 48-55, Convenio de desarrollo de estudios del corredor ferroviario. Páginas 56-63, Convenio de implementación de corredor logístico. Páginas 67-90, documento “Operación patio Barrancas por la concesionaria DPW”. Páginas 92-100, Acuerdo de confidencialidad entre EFE y EPSA Páginas 101-103, Carta de EFE a EPSA. Páginas 105-120, Minutas de comités regulatorios entre EFE y EPSA Páginas 64-66, 91 y 104, correos electrónicos entre funcionarios de EFE y EPSA.
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	EPSA.

4.

Individualización del documento	FNE Ord. N°1256-20_Pregunta N°1.pdf, contenido en la respuesta de FEPASA al Oficio Ord. N° 1256 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 9 (estrategias de la empresa). Página 8 (clientes de la empresa).

Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de clientes y estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también ha solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	FEPASA.

5.

Individualización del documento	FNE Ord. N°1256-20_Pregunta N°4.pdf, contenido en la respuesta de FEPASA al Oficio Ord. N° 1256 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 1 y 2 (clientes y estrategias de la empresa).
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de clientes y estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también ha solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	FEPASA

6.

Individualización del documento	Pregunta 3.pdf., contenido en la respuesta de FEPASA al Oficio Ord. N° 1402 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 1, 2, 3 y 4 (procesos productivos y estrategias de la empresa).
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de procesos productivos y estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también ha solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	FEPASA.

7.

Individualización del documento	Transap - Respuesta a solicitud de información FNE (18.7.20).pdf, contenido en la respuesta de TRANSAP al Oficio Ord. N° 1254 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 1 y 3 (estrategias de la empresa). Página 2 (estrategias y clientes de la empresa).

Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de clientes y estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular.
Identificación del titular de la información.	TRANSAP.

8.

Individualización del documento	Pregunta 5.pdf, contenido en la respuesta de STI al Oficio Ord. N° 1255 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Página 1 (relaciones de propiedad). Página 2 (relaciones de propiedad y clientes de la empresa). Página 3 (clientes de la empresa).
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de clientes de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	STI.

9.

Individualización del documento	03 Respuesta Ff.pdf, contenido en la respuesta de SITRANS al Oficio Ord. N° 1412 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Página 1 (relaciones de propiedad). Página 2 (relaciones propiedad, ejecutivos principales y estrategias de la empresa). Página 3 (estrategias de la empresa y carga movilizada) Página 4 (carga movilizada y costos de la empresa). Página 5 (proveedores de la empresa) Página 6 (estrategias de la empresa) Página 7 (costos de la empresa).
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de costos y estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la	SITRANS

información.	
---------------------	--

10.

Individualización del documento	20200819 Respuesta SAAM Matriz a Oficio 1411 Rol 2625-20 FNE.pdf, contenido en la respuesta de SAAM al Oficio Ord. N° 1411 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11 y 12 (estrategias y procesos de la empresa). Página 8 (proveedores de la empresa).
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de proveedores y estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	SAAM.

11.

Individualización del documento	Carta_Respuesta_Contopsa_Oficio_Ord_1413-20.pdf, contenido en la respuesta de CONTOPSA al Oficio Ord. N° 1413 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Página 1 (relaciones de propiedad y procesos de la empresa). Página 2 (estrategias y procesos de la empresa). Página 3 (proveedores y procesos de la empresa). Página 4 (estrategias de la empresa). Página 5 (proveedores de la empresa).
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de proveedores, estrategias y costos de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	CONTOPSA.

12.

Individualización del documento	2018 08 19 Responde Oficio D&C VF – Firmado.pdf, contenido en la respuesta de D&C al Oficio Ord. N° 1414 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 1, 2, 3, 4, 5 y 6 (estrategias y procesos de la empresa).

	<p>Página 7 (proveedores y costos de la empresa).</p> <p>Página 8 (costos y estrategias de la empresa).</p> <p>Páginas 9 y 10 (estrategias de la empresa).</p>
Razones por las que se solicita la confidencialidad	<p>Esta información no es de conocimiento público, contiene información de proveedores, estrategias y costos de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.</p>
Identificación del titular de la información.	D&C.

13.

Individualización del documento	<p>Respuesta Agunsa Ord. 1410 - 24 de agosto de 2020---.pdf, contenido en la respuesta de AGUNSA al Oficio Ord. N° 1410 FNE.</p>
Sección específica del documento que contiene la información.	<p>Página 1 (relaciones de propiedad).</p> <p>Página 2 (estrategias de la empresa).</p> <p>Páginas 3, 4 y 5 (relaciones de propiedad y ejecutivos).</p> <p>Páginas 5, 6, 7, 8 y 9 (estrategias de la empresa).</p> <p>Páginas 10 y 11 (costos de la empresa).</p> <p>Páginas 12, 13, 14, 15 y 16 (estrategias de la empresa).</p>
Razones por las que se solicita la confidencialidad	<p>Esta información no es de conocimiento público, contiene información de proveedores, estrategias y costos de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también ha solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.</p>
Identificación del titular de la información.	AGUNSA.

14.

Individualización del documento	<p>Joint Venture Transap Tesco Pulogsa.pdf, contenido en la respuesta de PCE al Oficio Ord. N° 1249 FNE.</p>
Sección específica del documento que contiene la información.	<p>Páginas 1-26 (descripción de procesos internos y estrategias de las empresas).</p>
Razones por las que se solicita la confidencialidad	<p>Esta información no es de conocimiento público, contiene información de</p>

	procesos internos y estrategias de las empresas, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de sus titulares, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	TRANSAP, TESCO y PULOGSA.

15.

Individualización del documento	Transap - Respuesta a solicitud de información FNE (21.7.20).pdf, contenido en la respuesta de TRANSAP al Oficio Ord. N° 1254 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Página 2 (procesos internos y estrategias de las empresa)
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de procesos internos y estrategias de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también ha solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	TRANSAP.

16.

Individualización del documento	Transap - Respuesta a Ord FNE 1400 (13 8 20).pdf, contenido en la respuesta de TRANSAP al Oficio Ord. N° 1400 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 1 y 2 (estrategias de la empresa). Páginas 3, 4 y 5 (relaciones de propiedad y ejecutivos principales). Páginas 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12 (estrategias de la empresa). Páginas 12 y 13 (estadísticas desagregadas de contenedores). Páginas 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 (estrategias d la empresa). Páginas 21, 22 y 23 (costos de la empresa). Página 24 (contenedores movilizados por cliente). Página 25 (tarifas cobradas y estrategias de la empresa). Página 26 (estrategias de la empresa).

Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de estrategias, ingresos y costos de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también ha solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	TRANSAP.

17.

Individualización del documento	Anexo Cuadro 1 - Carga Movilizada.xlsx, contenido en la respuesta de STI al Oficio Ord. N° 1255 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	<p>Pestaña "Contenedores", Columna D, Filas 5 a 64: Carga (N° de contenedores) y 69 a 128: Carga (N° de contenedores).</p> <p>Pestaña "Carga Fraccionada", Columna D, Filas 5 a 64: Carga (N° de contenedores).</p> <p>Pestaña "Granel Sólido", Columna D, Filas 5 a 64: Carga (expresada en toneladas).</p> <p>Pestaña "Granel Líquido", Columna D, Filas 5 a 64: Carga (expresada en toneladas).</p>
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de carga movilizada por dicho puerto por medio de transporte, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también ha solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	STI.

18.

Individualización del documento	Estadística Camión - Tren 2018 - 2020 v2.xlsx, contenido en la respuesta de PCE al Oficio Ord. N° 1249 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	<p>Casilla D, Fila 5</p> <p>Columna J, Filas 8 a 37: Contenedores Boxes Camión Impo.</p> <p>Columna K, Filas 8 a 37: Contenedores Boxes Camión Expo.</p> <p>Columna L, Filas 8 a 37: Contenedores</p>

	<p>Boxes Tren Imp. Columna M, Filas 8 a 37: Contenedores Boxes Tren Expo. Columnas N, Filas 8 a 37: Fraccionada Toneladas Camión. Columnas O, Filas 8 a 37: Fraccionada Toneladas Tren. Columnas P, Filas 8 a 37: Graneles Sólidos Toneladas Camión. Columnas Q, Filas 8 a 37: Graneles Sólidos Toneladas Tren. Columnas R, Filas 8 a 37: Graneles Líquidos Toneladas Camión. Columnas S, Filas 8 a 37: Graneles Líquidos Toneladas Tren Impo. Columnas T, Filas 8 a 37: Graneles Líquidos Toneladas Tren Expo.</p>
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de carga movilizada por dicho puerto por medio de transporte, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también ha solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	PCE.

19.

Individualización del documento	Anexo 2 - Carga Movilizada por Transap en San Antonio.xlsx, contenido en la respuesta de TRANSAP al Oficio Ord. N° 1254 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Columna G, Filas 5 a 88, 91 a 174 y 177 a 218: Carga.
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información desagregada de carga movilizada por dicho porteador de transporte, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	TRANSAP.

20.

Individualización del documento	Cuadro 3_Tarifas y costos del servicio.xlsx, contenido en la respuesta
--	--

	de FEPASA al Oficio Ord. N° 1402 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	<p>Columna C, Filas 5 a 277: Clientes.</p> <p>Columna D, Filas 5 a 277: Número de Contenedores.</p> <p>Columna E, Filas 5 a 277: Tarifa.</p> <p>Columna F, Filas 5 a 277: Costo de Porteo en el Puerto, Total.</p> <p>Columna G, Filas 5 a 277: Costo de Porteo en el Puerto, Promedio.</p> <p>Columna H, Filas 5 a 277: Costo de Transferencia en el Puerto, Total.</p> <p>Columna I, Filas 5 a 277: Costo de Transferencia en el Puerto, Promedio.</p> <p>Columna J, Filas 5 a 277: Costo de Transporte en Ferrocarril, Total.</p> <p>Columna K, Filas 5 a 277: Costo de Transporte en Ferrocarril, Promedio.</p> <p>Columna L, Filas 5 a 277: Costo de Transferencia en Terminal Fepasa SCL, Total.</p> <p>Columna M, Filas 5 a 277: Costo de Transferencia en Terminal Fepasa SCL, Promedio.</p> <p>Columna N, Filas 5 a 277: Costo de Porteo desde o hacia el Cliente al Tren, Total.</p> <p>Columna P, Filas 5 a 277: Comentarios.</p>
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información desagregada de tarifas y costos por cliente, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	FEPASA.

21.

Individualización del documento	Respuesta N°6_Cuadro 2.xlsm, contenido en la respuesta de FEPASA al Oficio Ord. N° 1256 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	<p>Pestaña "Cuadro 2":</p> <p>Columna G, Filas 5 a 217: Total.</p> <p>Columna L, Filas 5 a 13: Operación Importación</p> <p>Columna M, Filas 5 a 13: Operación Exportación</p> <p>Columna N, Filas 5 a 13: Grand Total</p>

	<p>Pestaña oculta "Hoja1":</p> <p>Columna H, Filas 4 a 16: Concesionario, STI</p> <p>Columna I, Filas 4 a 16: Concesionario, PCE</p> <p>Columna J, Filas 4 a 16: Concesionario, Carga</p> <p>Columna H, Filas 20 a 32: Concesionario, STI</p> <p>Columna I, Filas 20 a 32: Concesionario, PCE</p> <p>Columna J, Filas 20 a 32: Concesionario, Carga</p> <p>Columna H, Filas 36 a 41: Concesionario, STI</p> <p>Columna I, Filas 36 a 41: Concesionario, PCE</p> <p>Columna J, Filas 36 a 41: Concesionario, Carga</p> <p>Columna Q, Filas 4 a 16: Concesionario, STI</p> <p>Columna R, Filas 4 a 16: Concesionario, PCE</p> <p>Columna S, Filas 4 a 16: Concesionario, Carga</p> <p>Columna Q, Filas 20 a 32: Concesionario, STI</p> <p>Columna R, Filas 20 a 32: Concesionario, PCE</p> <p>Columna S, Filas 20 a 32: Concesionario, Carga</p> <p>Columna Q, Filas 36 a 41: Concesionario, STI</p> <p>Columna R, Filas 36 a 41: Concesionario, PCE</p> <p>Columna S, Filas 36 a 41: Concesionario, Carga</p> <p>Columna Z, Filas 4 a 16: Concesionario, STI</p> <p>Columna AA, Filas 4 a 16: Concesionario, PCE</p> <p>Columna AB, Filas 4 a 16: Concesionario, Carga</p> <p>Columna Z, Filas 20 a 32: Concesionario, STI</p> <p>Columna AA, Filas 20 a 32: Concesionario, PCE</p> <p>Columna AB, Filas 20 a 32: Concesionario, Carga</p> <p>Columna Z, Filas 36 a 41: Concesionario, STI</p>
--	---

<p>Columna AA, Filas 36 a 41: Concesionario, PCE</p> <p>Columna AB, Filas 36 a 41: Concesionario, Carga</p> <p>Pestaña oculta "Pagos a EFE":</p> <p>Columna E, Filas 5 a 94: Tarifa (UF)</p> <p>Columna G, Filas 4 a 34: PERIODOS DE PAGO PEAJE FIJO, Línea Clase 1</p> <p>Columna H, Filas 4 a 34: PERIODOS DE PAGO PEAJE FIJO, Línea Clase 2</p> <p>Columna I, Filas 4 a 34: PERIODOS DE PAGO PEAJE FIJO, Línea Clase 2</p> <p>Columna J, Filas 4 a 34: PERIODOS DE PAGO PEAJE FIJO, Total</p> <p>Pestaña oculta "Hoja2",</p> <p>Columna H, Filas 3 a 212: Carga</p> <p>Columna L, Filas 87 a 117: AAS</p> <p>Columna M, Filas 87 a 117: DET</p> <p>Columna N, Filas 87 a 117: Total</p> <p>Columna O, Filas 87 a 117:</p> <p>Columna P, Filas 87 a 117: STI</p> <p>Columna Q, Filas 87 a 117: PCE</p> <p>Columna R, Filas 87 a 117: Total</p> <p>Pestaña oculta "02-03":</p> <p>Columna C, Filas 10 a 26: Rancagua, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 10 a 26: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 10 a 26: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 10 a 26: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 10 a 26: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 10 a 26: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 32 a 35: Barrancas, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 32 a 35: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 32 a 35: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 32 a 35: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 32 a 35: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 32 a 35: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 41 a 61: Alameda, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 41 a 61: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 41 a 61: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 41 a 61: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 41 a 61: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 41 a 61: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 67 a 74: Quilicura,</p>
--

	<p>Servicio</p> <p>Columna D, Filas 67 a 74: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 67 a 74: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 67 a 74: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 67 a 74: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 67 a 74: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 81 a 86: Llay-Llay / Calera, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 81 a 86: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 81 a 86: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 81 a 86: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 81 a 86: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 81 a 86: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 91 a 95: San Pedro, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 91 a 95: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 91 a 95: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 91 a 95: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 91 a 95: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 91 a 95: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 100 a 104: Ventanas, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 100 a 104: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 100 a 104: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 100 a 104: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 100 a 104: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 100 a 104: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 109 a 124: Los Andes, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 109 a 124: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 109 a 124: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 109 a 124: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 109 a 124: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 109 a 124: Observaciones</p> <p>Pestaña oculta "04-07 (2)":</p> <p>Columna C, Filas 10 a 26: Rancagua, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 10 a 26: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 10 a 26: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 10 a 26: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 10 a 26: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 10 a 26: Observaciones</p>
--	--

	<p>Columna C, Filas 32 a 35: Barrancas, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 32 a 35: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 32 a 35: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 32 a 35: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 32 a 35: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 32 a 35: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 41 a 61: Alameda, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 41 a 61: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 41 a 61: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 41 a 61: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 41 a 61: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 41 a 61: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 67 a 74: Quilicura, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 67 a 74: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 67 a 74: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 67 a 74: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 67 a 74: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 67 a 74: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 81 a 86: Llay-Llay / Calera, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 81 a 86: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 81 a 86: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 81 a 86: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 81 a 86: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 81 a 86: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 91 a 95: San Pedro, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 91 a 95: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 91 a 95: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 91 a 95: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 91 a 95: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 91 a 95: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 100 a 105: Ventanas, Servicio</p> <p>Columna D, Filas 100 a 105: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 100 a 105: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 100 a 105: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 100 a 105: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 100 a 105: Observaciones</p> <p>Columna C, Filas 110 a 126: Los Andes, Servicio</p>
--	--

	<p>Columna D, Filas 110 a 126: Maquinista</p> <p>Columna E, Filas 110 a 126: Viatico</p> <p>Columna F, Filas 110 a 126: Jefe de Tren</p> <p>Columna G, Filas 110 a 126: Viatico</p> <p>Columna H, Filas 110 a 126: Observaciones</p>
Razones por las que se solicita la confidencialidad	<p>Esta información no es de conocimiento público, contiene información desagregada de carga movilizada por dicho porteador de transporte, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.</p>
Identificación del titular de la información.	FEPASA.

22.

Individualización del documento	<p>Tablas Oficio FNE 1400 Preguntas 5 y 12.xlsx, contenido en la respuesta de TRANSAP al Oficio Ord. N° 1400 FNE.</p>
Sección específica del documento que contiene la información.	<p>Pestaña “N°5-2”,</p> <p>Columna C, Filas 3 a 32: Porteo PCE</p> <p>Columna D, Filas 3 a 32: Porteo EXTERNO</p> <p>Columna E, Filas 3 a 32: Porteo TOTAL</p> <p>Columna F, Filas 3 a 32: % PARTICIPACIÓN PORTEO PCE</p> <p>Columna G, Filas 3 a 32: % PARTICIPACIÓN PORTEO EXTERNO</p> <p>Pestaña “N°5”,</p> <p>Columna D, Filas 4 a 33: Cont. Desde o hacia STI</p> <p>Columna E, Filas 4 a 33: Porteo por PCE</p> <p>Pestaña “N°12”,</p> <p>Columna D, Filas 3 a 32: Número de Contenedores.</p> <p>Columna E, Filas 3 a 32: Tarifa Promedio.</p> <p>Columna F, Filas 3 a 32: Costo de Porteo y transferencia en el Puerto, Total.</p> <p>Columna G, Filas 3 a 32: Costo de Porteo y transferencia en el Puerto, Promedio.</p> <p>Columna H, Filas 3 a 32: Costo Transporte en Ferrocarril, Total.</p> <p>Columna I, Filas 3 a 32: Costo</p>

	<p>Transporte en Ferrocarril, Promedio. Columna J, Filas 3 a 32: Costo de administración y operación CFX, Total. Columna K, Filas 3 a 32: Costo de administración y operación CFX, Promedio. Columna O, Filas 1 a 31: Nombre Cliente Columna P, Filas 1 a 31: Nombre Cliente Columna Q, Filas 1 a 31: Nombre Cliente Columna R, Filas 1 a 31: Nombre Cliente Columna S, Filas 1 a 31: Nombre Cliente Columna T, Filas 3 a 31: Total</p> <p>Pestaña “N°12 anexo”, Columna A, Filas 5 a 26: Código. Columna B, Filas 4 a 26: Descripción. Columnas C a G, Filas 4 a 26: PRECIOS DE VENTA. Columna I, Filas 5 a 26: Código. Columnas J a L, Filas 4 a 24: COSTOS DIRECTOS Columna B, Fila 28 a 29: Notas</p>
Razones por las que se solicita la confidencialidad	<p>Esta información no es de conocimiento público, contiene información desagregada del número de contenedores transportados, tarifas y costos por cliente, datos comercialmente sensibles y estratégicos, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.</p>
Identificación del titular de la información.	TRANSAP.

23.

Individualización del documento	Ref. 6. Anexo Oficio – Cuadro 1.pdf, contenido en la respuesta de CONTOPSA al Oficio Ord. N° 1413 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Página 1 (tarifas cobradas por cliente)
Razones por las que se solicita la confidencialidad	<p>Esta información no es de conocimiento público, contiene información de tarifas cobradas por cliente de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.</p>
Identificación del titular de la información.	CONTOPSA.

24.

Individualización del documento	Respuesta 6 - SAAM - Anexo Oficio 1411 (1).pdf, contenido en la respuesta de SAAM al Oficio Ord. N° 1411 FNE.
Sección específica del documento que contiene la información.	Página 1-16 (tarifas y costos de servicios).
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de tarifas y costos de servicios de la empresa, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de su titular, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	SAAM.

25.

Individualización del documento	Anexo Confidencial FNE.pdf
Sección específica del documento que contiene la información.	Páginas 1-6 (costos, tarifas, proveedores, cliente y estrategias de las empresas).
Razones por las que se solicita la confidencialidad	Esta información no es de conocimiento público, contiene información de costos, tarifas, proveedores, cliente y estrategias de las empresas, cuyo conocimiento por terceros podría afectar el desenvolvimiento competitivo de sus titulares, que también han solicitado su tratamiento bajo confidencialidad.
Identificación del titular de la información.	EFE, EPSA, FEPASA, TRANSAP, PCE, STI, SITRANS, SAAM, CONTOPSA, D&C, AGUNSA, TESCO y PULOGSA.

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 Acordado N° 16/2017, y considerando que durante la investigación no se dictó ningún acto administrativo decretando la confidencialidad o reserva de estas piezas del expediente, solicito al H. Tribunal decretar que sean mantenidos bajo estricta confidencialidad, disponiendo su custodia por la Sra. Secretaria Abogada.

Asimismo, dado el carácter confidencial de estos documentos, solicito se habilite un *drive* para enviar estos archivos junto con sus versiones públicas preliminares, enviando la clave temporal al correo electrónico adomic@fne.gob.cl.

SEGUNDO OTROSÍ: Asimismo, a efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Auto Acordado N° 16 del H. Tribunal, solicito se tengan por acompañados los siguientes documentos, con citación:

1. Versión pública de archivo PDF “GG-2020-438-FNE-(R-176 - Proyecto Terminal Intermodal Barrancas).pdf”.
2. Versión pública de archivo PDF “Carta N°319 FNE.pdf”.
3. Versión pública de archivo PDF “Carta N°351 FNE.pdf”.
4. Versión pública de archivo PDF “FNE Ord. N°1256-20_Pregunta N°1.pdf”.
5. Versión pública de archivo PDF “FNE Ord. N°1256-20_Pregunta N°4.pdf”.
6. Versión pública de archivo PDF “Pregunta 3.pdf”.
7. Versión pública de archivo PDF “Transap - Respuesta a solicitud de información FNE (18.7.20).pdf”.
8. Versión pública de archivo PDF “Pregunta 5.pdf”.
9. Versión pública de archivo PDF “03 Respuesta Ff.pdf”.
10. Versión pública de archivo PDF “20200819 Respuesta SAAM Matriz a Oficio 1411 Rol 2625-20 FNE.pdf”.
11. Versión pública de archivo PDF “Carta_Respuesta_Contopsa_Oficio_Ord_1413-20.pdf”.
12. Versión pública de archivo PDF “2018 08 19 Responde Oficio D&C VF – Firmado.pdf”.
13. Versión pública de archivo PDF “Respuesta Agunsa Ord. 1410 - 24 de agosto de 2020---.pdf”.
14. Versión pública de archivo PDF “Joint Venture Transap Tesco Pulogsa.pdf”.
15. Versión pública de archivo PDF “Transap - Respuesta a solicitud de información FNE (21.7.20).pdf”.
16. Versión pública de archivo PDF “Transap - Respuesta a Ord FNE 1400 (13 8 20).pdf”.
17. Versión pública de archivo Excel “Anexo Cuadro 1 - Carga Movilizada.xlsx”.
18. Versión pública de archivo Excel “Estadística Camión - Tren 2018 - 2020 v2.xlsx”.
19. Versión pública de archivo Excel “Anexo 2 - Carga Movilizada por Transap en San Antonio.xlsx”.

20. Versión pública de archivo Excel “Cuadro 3_Tarifas y costos del servicio.xlsx”.
21. Versión pública de archivo Excel “Respuesta N°6_Cuadro 2.xlsx”.
22. Versión pública de archivo Excel “Tablas Oficio FNE 1400 Preguntas 5 y 12.xlsx”.
23. Versión pública de archivo PDF “Ref. 6. Anexo Oficio – Cuadro 1.pdf”.
24. Versión pública de archivo PDF “Respuesta 6 - SAAM - Anexo Oficio 1411 (1).pdf”.

TERCER OTROSÍ: Sírvase el H. Tribunal, tener presente que mi personería para representar a la **FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA** se sigue de lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley N° 18.834 que “Aprueba Estatuto Administrativo”, y en la Resolución Exenta RA 137/122/2019, de 23 de julio de 2019, que da cuenta de mi nombramiento en el cargo de Subfiscal Nacional.

Asimismo, solicito se tenga presente que, en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, asumiré personalmente el patrocinio en estos autos, con el domicilio singularizado en la comparecencia. Sin perjuicio de lo anterior, por este acto confiero poder a los abogados habilitados para el ejercicio de la profesión, Víctor Santelices Ríos y Alejandro Domic Seguich, de mí mismo domicilio, quienes podrán actuar de forma separada e indistintamente con el suscrito.