

EN LO PRINCIPAL: Interpone requerimiento en contra de Navimag Carga S.A. **EN EL PRIMER OTROSÍ:** Designa receptores judiciales. **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** Solicita lo que indica. **EN EL TERCER OTROSÍ:** Solicita lo que indica. **EN EL CUARTO OTROSÍ:** Personería. **EN EL QUINTO OTROSÍ:** Patrocinio y poder.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Ricardo Riesco Eyzaguirre, Fiscal Nacional Económico, en representación de la **FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA** (en adelante, “**Fiscalía**” o “**FNE**”), ambos domiciliados para estos efectos en Huérfanos N°670, piso 8, Santiago, al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, “**H. Tribunal**”) respetuosamente digo:

De conformidad con los artículos 1°, 2°, 3° inciso primero, 18 y siguientes, 26 y 39 del Decreto con Fuerza de Ley N°1 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, publicado en el Diario Oficial el 7 de marzo de 2005, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973 (en adelante, “**DL 211**”), y fundado en los antecedentes de hecho y de derecho que se expondrán a continuación, interpongo requerimiento en contra de **Navimag Carga S.A.** (en adelante, “**Navimag**” o “**Requerida**”), RUT N°92.008.000-6, domiciliada en Avenida Diego Portales N°2000, piso 2, oficina 22, comuna de Puerto Montt, representada por César Antonio Barrera Olguín, gerente general, domiciliado en Avenida Diego Portales N°2000, piso 2, oficina 22, comuna de Puerto Montt y/o en Ruta 225, kilómetro 5, parcela 24, comuna de Puerto Varas, o por al menos dos de las siguientes personas: Pedro Lecaros Menéndez, Juan Francisco Lecaros Menéndez, Pedro del Río Álamos, domiciliados para estos efectos en Bosque Norte N°0440, piso 8, comuna de Las Condes; Héctor Henríquez Negrón, Sergio Contreras Contreras, Roxana Sáez Casanova y/o Gerardo Álvarez Zenteno, domiciliados para estos efectos en Avenida Diego Portales N°2000, piso 2, oficina 22, comuna de Puerto Montt.

La Requerida infringió el artículo 3° inciso primero del DL 211, al adquirir la embarcación Coyhaique de su único competidor, Naviera GyT S.A. (en adelante, “**GyT**”), pasando a constituirse en monopolista en la prestación de servicios de transporte de carga rodada en la ruta marítima bidireccional Puerto Montt-Chacabuco. Esta adquisición, según se expondrá, impidió, restringió o entorpeció la libre competencia o, al menos, tendió a producir dichos efectos.

En razón de los antecedentes aquí expuestos y de lo que se acreditará en el proceso, solicito al H. Tribunal acoger el requerimiento en todas sus partes, adoptando las sanciones y medidas solicitadas respecto a la Requerida en los términos indicados en el petitorio de esta presentación.

I. ANTECEDENTES GENERALES

A. Investigación que dio origen al requerimiento

1. Con fecha 24 de septiembre de 2018 ingresó a esta Fiscalía una denuncia que daba cuenta de la supuesta intención de Navimag Ferries S.A., filial de Navimag, de comprar a GyT la embarcación Coyhaique, lo que -en palabras del denunciante- implicaría que Navimag Ferries S.A. quedaría *“con el 100% del control del mercado de traslado de carga entre Puerto Montt y Chacabuco, obteniendo una posición monopólica y quedando todos los pequeños transportistas y fleteros que deben trasladarse entre Puerto Montt y Chacabuco a la discreción de las tarifas que pudiera cobrar arbitrariamente el único oferente que quedaría operando en este mercado”* (énfasis agregado).

2. Tras concluir un examen previo de admisibilidad y en base a los antecedentes preliminarmente recabados por esta Fiscalía, el 12 de febrero de 2019, se instruyó el inicio de la investigación Rol FNE F179-19 (en adelante, **“Investigación”**).

3. Durante la Investigación se constató que las ventas anuales de los agentes involucrados en la transacción denunciada no superaban los umbrales de notificación obligatoria vigentes al momento de perfeccionarse¹. No obstante, considerando el contenido de la denuncia, vinculada al perfeccionamiento de una operación que involucraba el paso de una estructura de mercado de dos oferentes a uno en la ruta marítima bidireccional Puerto Montt Chacabuco, la Investigación buscó determinar si existió o no algún hecho, acto o convención que impidiera, restringiera o entorpeciera la libre competencia, o tendiera a producir dichos efectos, en los términos del artículo 3° inciso primero del DL 211.

¹ En virtud de los umbrales de notificación obligatoria establecidos en la Resolución Exenta N°667 de esta Fiscalía, vigente hasta el 24 de marzo de 2019, que los fijaba en ventas anuales iguales o superiores a UF 290.000 individualmente, y de UF 1.800.000 conjuntamente.

B. La Requerida

4. Navimag es una sociedad anónima cerrada, constituida en Chile, que por sí y a través de sus filiales Navimag Ferries S.A. e Inversiones y Servicios Varadero S.A., realiza el servicio de transporte marítimo en la zona sur del país hace más de 30 años². En lo que respecta específicamente al servicio de transporte de carga, actualmente es la única oferente que presta servicios en la ruta marítima bidireccional Puerto Montt-Chacabuco (en adelante, “Ruta PM-UCO”).

5. Además, Navimag opera en otras rutas marítimas de la zona sur del país, ofreciendo sus servicios de transporte de carga en la ruta Puerto Montt-Puerto Natales. A su vez, a través de sus relacionadas Naviera Austral S.A. y Transporte Austral S.A., ofrece este tipo de servicios en las rutas Quellón-Chaitén y Quellón-Cisnes; y Hornopirén-Caleta Gonzalo, respectivamente. En el ejercicio de su giro, Navimag y sus relacionadas cuentan con una flota de naves tipo *Roll On-Roll Off* (Ro-Ro) o *Roll On-Roll Off Passenger* (Ro-PAX)³.

II. HECHOS QUE FUNDAN EL REQUERIMIENTO

6. Hasta marzo del año 2016, el único agente económico que ofrecía el servicio de transporte marítimo de carga rodada en la Ruta PM-UCO era Navimag. Este servicio era ofrecido principalmente a través de la embarcación Evangelistas⁴ que operaba con dos frecuencias semanales⁵.

² Navimag es controladora de Navimag Ferries S.A., sociedad responsable de comercializar y administrar la venta de los servicios de carga y del servicio de transporte de pasajeros (100% de la propiedad); de Inversiones y Servicios Varadero S.A., sociedad encargada de realizar las actividades de recepción, porteo, estiba, desestiba y trinca de equipos a bordo de las naves de Navimag y que, además, opera como agencia naviera de Navimag (100% de la propiedad); y de Naviera Magallanes S.A., sociedad de inversiones (99,998% de la propiedad).

³ Las naves del tipo Ro-Ro están diseñadas para transportar carga rodada, como camiones, automóviles, vehículos industriales, carga sin vehículo u otra carga rodada. Así, este tipo de embarcaciones permite transportar el camión con carga acoplada o sólo la carga sin el camión (en formato *rampla*), según se explicará más adelante. Las naves del tipo Ro-PAX son embarcaciones que además de transportar carga rodada, cuentan con capacidad para transportar comercialmente pasajeros.

⁴ La nave Evangelistas corresponde a una embarcación Ro-PAX que tiene una capacidad de carga de 1.050 metros lineales y una capacidad para transportar 268 pasajeros.

⁵ Entiéndase por frecuencia semanal un viaje desde el puerto de zarpe de Puerto Montt a Puerto Chacabuco y viceversa.

7. El 23 de marzo de 2016, ingresó un segundo actor al mercado, GyT⁶, que comenzó a operar en la Ruta PM-UCO con la embarcación Coyhaique, una nave de características muy similares, principalmente en cuanto a capacidad de carga, a la embarcación que operaba Navimag⁷.

8. La razón fundamental que gatilló la decisión de GyT de entrar a este mercado consistió en la necesidad de asegurar el transporte de carga en la Ruta PM-UCO de su empresa relacionada Sociedad de Transportes Aliro Guarda Mundaca Limitada (en adelante, “**Transportes AGM**”)⁸, ante la limitada disponibilidad que era ofrecida por Navimag.

9. GyT se mantuvo ofreciendo sus servicios en la Ruta PM-UCO tanto a su sociedad relacionada, Transportes AGM, como a terceros hasta fines del año 2018 (en adelante, “**Periodo de Competencia**”), fecha en la cual Navimag adquirió la nave Coyhaique⁹.

10. Durante el Periodo de Competencia GyT y Navimag operaron la Ruta PM-UCO con una nave cada una¹⁰. La frecuencia de los viajes ofrecidos por GyT a través del Coyhaique fue de una vuelta semanal durante el año 2016, la que se incrementó a dos vueltas semanales desde enero de 2017 hasta junio de 2018 inclusive, volviendo a una vuelta semanal desde julio de 2018¹¹ hasta noviembre de 2018. Por su parte, Navimag se mantuvo operando con dos frecuencias semanales a lo largo de todo el Periodo de Competencia.

⁶ GyT es una sociedad anónima cerrada, constituida en Chile, cuyo giro comprende el transporte marítimo de carga.

⁷ La nave Coyhaique corresponde a una embarcación Ro-Ro que tiene una capacidad de carga de 1.200 metros lineales y capacidad para 12 pasajeros.

⁸ Transportes AGM es una empresa activa en el transporte terrestre de carga mediante camiones con destino primordial en las regiones del sur de Chile y es la principal demandante en la utilización de transporte marítimo de carga rodada en la Ruta PM-UCO. GyT y Transportes AGM son sociedades relacionadas que pertenecen al mismo grupo empresarial, dado que Aliro Guarda Mundaca es su controlador común, en línea con lo dispuesto en los artículos 96 y 100 de la Ley N°18.045 de Mercado de Valores.

⁹ Durante el año 2018, el transporte de carga de terceros representó un 54% de los metros lineales transportados por GyT, lo que correspondió a un 55% de sus ingresos por servicios de transporte marítimo de carga. Según los antecedentes recopilados por esta Fiscalía, desde su constitución hasta la fecha, este el único servicio de transporte marítimo de carga rodada realizado por GyT.

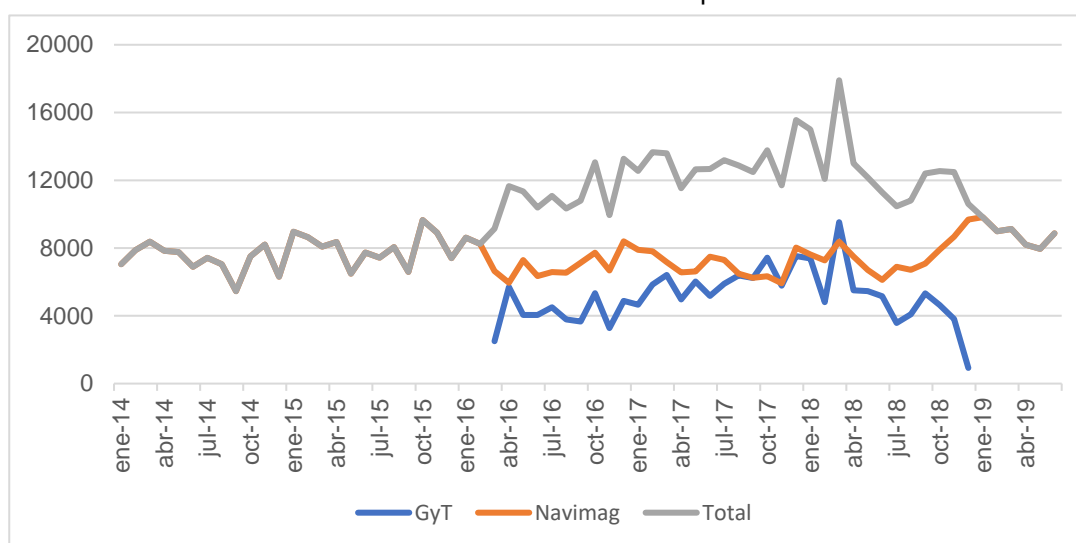
¹⁰ Durante el Periodo de Competencia, Navimag operó de manera intercalada la nave Evangelistas y la nave Edén. Esta última nave corresponde a una nave Ro-PAX, que tiene una capacidad de carga equivalente a la nave Coyhaique, esto es, 1.200 metros lineales, además de una capacidad para 207 pasajeros.

¹¹ Época en la cual Navimag y GyT se encontraban negociando la compraventa de la nave Coyhaique.

11. El Periodo de Competencia benefició a los transportistas que utilizaron la Ruta PM-UCO, mediante un aumento de la oferta disponible, una disminución de las tarifas y un aumento en la calidad del servicio.

12. En el siguiente gráfico se observa el aumento del traslado de carga en la Ruta PM-UCO durante el Periodo de Competencia, lo que se refleja en el incremento de metros lineales transportados¹².

Gráfico N°1: Evolución de los metros lineales transportados en Ruta PM-UCO



Fuente: Elaboración propia a partir de antecedentes aportados por Navimag y GyT a la Investigación

13. Asimismo, durante el Periodo de Competencia se produjo una reducción de los precios en los servicios de transporte marítimo en comparación al periodo en el que Navimag fue el único operador de la Ruta PM-UCO, considerando ambos sentidos de la ruta. La reducción de precios atribuible únicamente a la entrada de GyT al mercado fue del orden del 9%.

14. A su vez, según reconoció el propio gerente general de Navimag en su declaración prestada ante esta Fiscalía, la competencia con GyT habría derivado en una mejora en la calidad de los servicios ofrecidos por Navimag:

“[...] yo cuando llegué a la compañía, nosotros teníamos problemas importantes de servicio, ¿ya?, y, y porque efectivamente, no teníamos sistemas que nos permitieran a nosotros, de repente, alguien hacía una reserva, se nos olvidaba embarcarlo, mandábamos un equipo para Natales. Había un, había problemas de gestión, ¿ya?, y que evidentemente, entonces

¹² Como se señala *infra*, los servicios de transporte de carga rodada tarifican por metro lineal transportado.

te hacen a ti decir, sabis' que con este servicio que estamos dando es súper razonable que alguien quiera salir, que fue lo que pasó con AGM, y evidentemente, lo que hicimos fue invertir, en terminales, en ordenar, ¿no cierto?, la parte operacional.”¹³

15. Al respecto, operadores de empresas de transporte mediante camiones consultados en el marco de la Investigación señalaron que la entrada de GyT habría generado efectos positivos en el mercado, tales como una disminución de precios y una mayor disponibilidad de espacios. En ese sentido, un transportista indicó: “[c]on el ingreso de la Naviera G&T se registró un efecto positivo en el tema de que se podía escoger que ferri (sic) era más conveniente ocupar, además de la competencia de precios sea más equiparada y la calidad de servicio sea mejor”¹⁴.

16. El ingreso de GyT a la Ruta PM-UCO motivó a Navimag a iniciar la búsqueda de una nueva nave para enfrentar la competencia, con especial énfasis en que fuera más eficiente en costos que su nave Evangelistas. Es justamente en este contexto, según consta en una presentación interna, que Navimag evaluó la compra del activo de su competidor GyT, teniendo en cuenta que con ello se “quita presión a la ruta” (énfasis agregado)¹⁵.

17. Así, con fecha 4 de diciembre de 2018, Navimag adquirió la embarcación Coyhaique a GyT, a través de la celebración de un contrato de compraventa y de un contrato de transporte (en adelante, “**Adquisición**”).

18. Por un lado, el contrato de compraventa estableció un precio total de \$4.548 millones (en adelante, “**Contrato de Compraventa**”), del cual \$1.120 millones serían pagados en virtud de una cláusula de ajuste de precio al alza, según la cual Navimag pagaría a GyT un monto igual a un 30% del monto neto facturado y efectivamente percibido por Navimag por los servicios de transporte marítimo que prestase a Transportes AGM, conforme al contrato de transporte que se suscribió con esa misma fecha¹⁶.

¹³ Declaración de César Barrera ante la FNE, de 21 de marzo de 2019.

¹⁴ Respuesta de transportista a Oficio Circ. Ord. N°0060, acompañada con fecha 22 de julio de 2019.

¹⁵ Presentación a Directorio de Navimag, febrero 2018. Respuesta de Navimag al Oficio Ord. 823-19, documento “180125_Directorio 002”.

¹⁶ El referido ajuste de precio se devengaría durante los tres primeros años de vigencia del contrato de transporte, con un máximo a pagar de (i) \$425 millones para el 2019, (ii) \$425 millones el 2020 y (iii) \$270 millones el 2021, pudiendo adicionarse el saldo remanente o insoluto al año que sigue, hasta completar el periodo de tres años.

19. Por otro lado, el contrato de transporte tenía una duración de tres años, en el cual las partes acordaron las tarifas que Navimag cobraría a Transportes AGM por servicios de transporte marítimo de carga rodada prestados en la Ruta PM-UCO y en la ruta Puerto Montt-Puerto Natales, estableciendo un derecho preferente de uso de estos servicios a favor de Transportes AGM (en adelante, “**Contrato de Transporte**”). El Contrato de Transporte continúa vigente en la actualidad y Navimag ha cancelado casi la totalidad de la suma pagadera en virtud de la cláusula de ajuste de precio al alza, según consta en antecedentes de la Investigación.

20. De esta forma, en virtud de la Adquisición, Navimag se constituyó en el monopolista de los servicios de transporte marítimo de carga rodada en la Ruta PM-UCO.

21. Cabe señalar que esta Fiscalía ha identificado que el precio pagado por parte de Navimag por la nave Coyhaique -considerando tanto el monto pagado en el Contrato de Compraventa como el descuento y derecho preferente otorgado en el Contrato de Transporte- superó los valores usualmente cobrados en el mercado por naves de similares características, e incluso aquellos que la propia Navimag evaluó para la adquisición de una nueva nave, lo que generó un incentivo adicional para GyT de abandonar el mercado.

22. Las evidentes consecuencias de la Adquisición no fueron indiferentes para los operadores de empresas de transporte mediante camiones, quienes manifestaron su preocupación ante posibles alzas de tarifas y falta de espacios que se derivarían de ella. Este temor se consigna en una carta de reclamo de septiembre de 2018, un par de meses antes de la Adquisición, presentada a la Secretaría Ministerial de Transportes de la Región de Aysén por la Asociación de Dueños de Camiones de Coyhaique, en que manifiesta:

“[...] [V]emos con profunda preocupación situación de alza de tarifas y falta de espacios para los camiones que se producirá en este tramo [Chacabuco-Puerto Montt] debido a la salida del transbordador “Coyhaique” (sic) ya que nos han informado algunos de nuestros socios que este transbordador será adquirido por la empresa Navimag-Ferries, lo que nuevamente se transformará en un monopolio” (énfasis agregado).

23. Ante la situación descrita, pero una vez materializada la Adquisición, con fecha 20 de diciembre de 2018, en una reunión convocada por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Aysén, Navimag adoptó un acuerdo con la Asociación de Dueños de Camiones de Coyhaique en el cual se comprometió a aumentar la frecuencia de vueltas semanales a tres en temporada alta (diciembre a abril) y señaló

que iniciaría la construcción de una segunda nave en el segundo semestre de 2019 para cubrir la Ruta PM-UCO, entre otros.

24. Desde la salida de GyT del mercado hasta la fecha, Navimag ha operado en la ruta PM-UCO sólo con una embarcación y con dos frecuencias semanales, esto es, con los mismos medios materiales y con la misma frecuencia con que lo hacía hasta antes de marzo de 2016, mes en que se inició el Periodo de Competencia¹⁷⁻¹⁸.

25. En el marco de la Investigación, operadores de empresas de transporte mediante camiones señalaron que existiría una demanda por los servicios de transporte de carga rodada en la ruta PM-UCO que no estaría siendo atendida:

“Hoy día la tasa de ocupación en la ruta de la décimo primera región y la décimo segunda es del cien por ciento, cien. Hoy día no hay cómo crecer. Yo como empresa ya estoy en el tamaño en el que estoy, ya no puedo seguir creciendo porque no hay oferta naviera para poder seguir creciendo.”¹⁹
(Énfasis agregado).

26. En línea con lo anterior, según consta en antecedentes aportados por Navimag a la Investigación, la tasa de ocupación para el segundo semestre de 2020 alcanzó niveles muy altos, llegando a una tasa de utilización en dirección sur de 98% en julio y septiembre, y 99% en noviembre.

27. Al día de hoy, Navimag sigue siendo el único oferente de servicios de transporte marítimo en la Ruta PM-UCO.

III. CARÁCTER ANTICOMPETITIVO DE LA CONDUCTA

28. La Adquisición ha impedido, restringido o entorpecido la libre competencia en el mercado de transporte marítimo de carga rodada en la Ruta PM-UCO o, al menos, ha tendido a producir dichos efectos, toda vez que, desde un punto de vista estructural implicó

¹⁷ Entre los meses de diciembre 2018 y julio 2019, Navimag operó la Ruta PM-UCO con la embarcación Coyhaique. En julio de 2019 se produjo un accidente que conllevó el hundimiento de la referida nave con pérdida total, recibiendo Navimag en marzo de 2020 una suma ascendente a 6,3 millones de dólares por concepto de seguro de “Casco y máquinas” de parte de la aseguradora Liberty Compañía de Seguros Generales S.A., lo que corresponde a aproximadamente \$5.200 millones. Luego de dicho accidente, Navimag retomó la operación de la ruta con la nave Evangelistas y, desde noviembre de 2019, opera la ruta con una nave Ro-Ro inscrita bajo el nombre Dalka con capacidad de carga de 1.350 metros lineales.

¹⁸ La única excepción se dio durante el mes de diciembre de 2018 en que Navimag operó con tres frecuencias semanales.

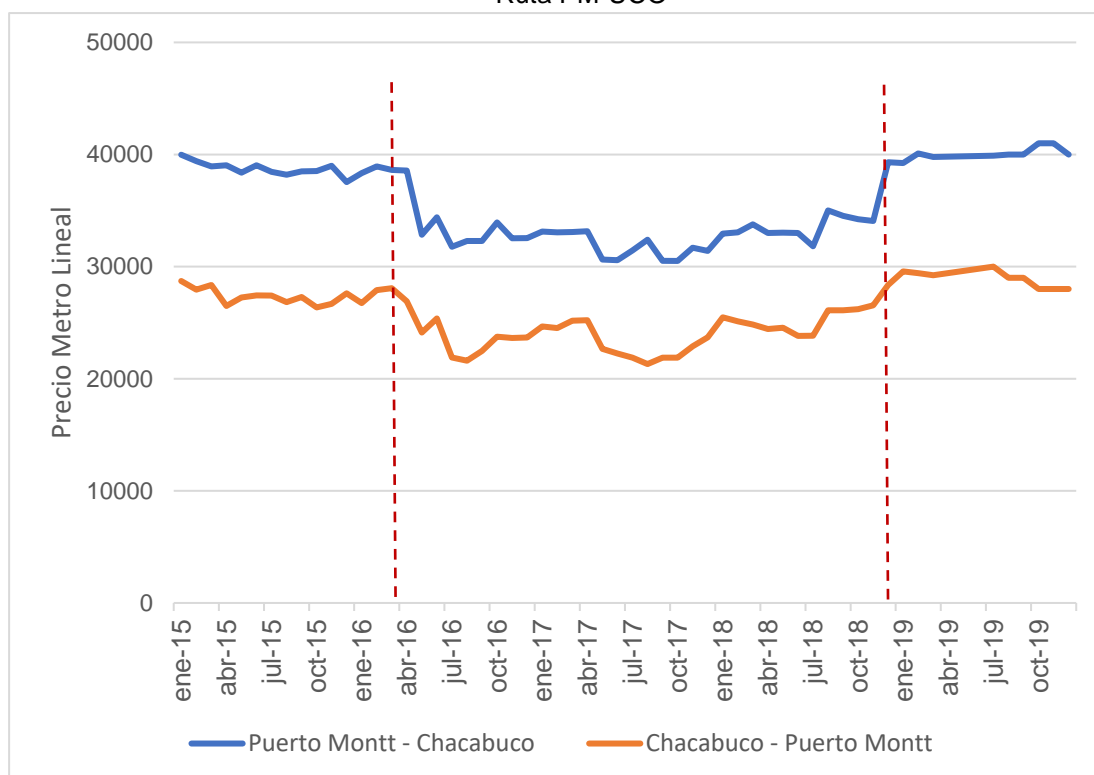
¹⁹ Declaración de 7 de mayo de 2019.

que Navimag se transformara en el monopolista de la referida ruta, lo que aumentó su habilidad e incentivos para afectar unilateralmente la competencia, mediante un alza en precios y una reducción de la oferta al ser el único actor en la prestación de servicios de transporte marítimo en la mencionada ruta.

29. Según se pudo identificar durante la Investigación, luego de la Adquisición, Navimag comenzó a aumentar los precios por los servicios en la Ruta PM-UCO en relación al Periodo de Competencia, existiendo también una contracción de la oferta de tales servicios.

30. En primer lugar, el Gráfico N°2 muestra la evolución de los precios nominales cobrados por Navimag a sus clientes en la Ruta PM-UCO, observándose que la entrada de GyT al mercado generó una caída en el precio promedio en comparación al nivel de precios previo, y que su salida a raíz de la Adquisición tuvo como resultado un aumento en los precios alcanzando los niveles previos a su ingreso. La primera línea roja vertical que se observa en el Gráfico N°2 corresponde al inicio del Periodo de Competencia, mientras que la segunda corresponde a la salida de GyT del mercado.

Gráfico N°2: Evolución del precio nominal por metro lineal cobrado por Navimag en Ruta PM-UCO



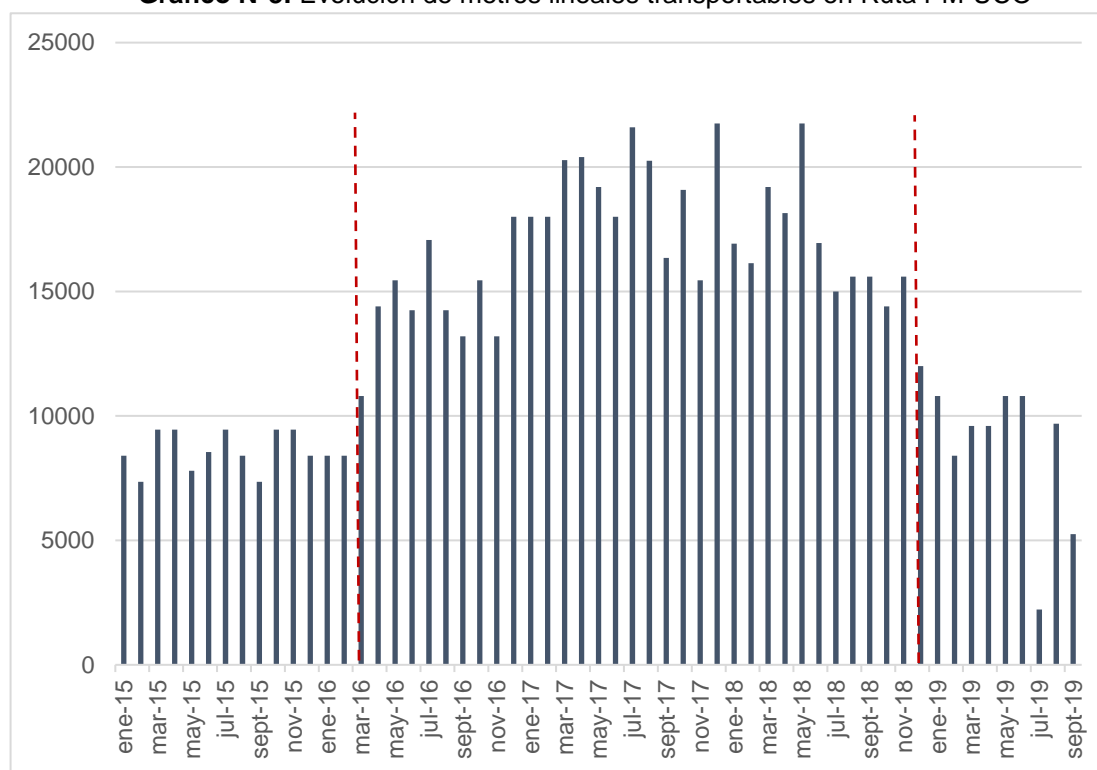
Fuente: Elaboración propia a partir de antecedentes acompañados por Navimag a la Investigación

31. La baja de precios que se observa en el Gráfico N°2 a partir del primer trimestre de 2016 coincide con la presión competitiva que generó GyT sobre Navimag durante el Periodo

de Competencia, y se condice con la caída en la demanda que enfrentó Navimag al perder a Transportes AGM, sociedad relacionada a GyT, como su cliente.

32. A su vez, la salida de GyT del mercado generó una contracción de la oferta del servicio de transporte marítimo de carga rodada en la Ruta PM-UCO, debido a que Navimag decidió operarla sólo con la nave Coyhaique con posterioridad a la Adquisición. El Gráfico N°3 refleja la evolución del total de la capacidad de metros lineales transportables en la Ruta PM-UCO en dirección sur entre los años 2015 y 2020, pudiendo apreciarse la disminución experimentada desde diciembre de 2018, fecha en que tuvo lugar la Adquisición, llegando a niveles muy similares a aquellos que existían antes de la entrada de GyT al mercado. La primera línea roja vertical que se observa en el Gráfico N°3 corresponde a la entrada en operación de GyT, mientras que la segunda corresponde a su salida del mercado.

Gráfico N°3: Evolución de metros lineales transportables en Ruta PM-UCO



Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos acompañada por Capitanía de Puerto Chacabuco y respuesta de Navimag

33. En línea con lo anterior, durante la Investigación transportistas usuarios de la ruta PM-UCO ratificaron que la salida de GyT del mercado provocó efectos principalmente relacionados a un aumento de precio y a una menor disponibilidad de espacios.

34. En resumen, el carácter anticompetitivo y los negativos efectos en la competencia de la Adquisición efectuada por Navimag resultaban evidentes, máxime considerando que implicó pasar de una estructura de mercado de dos oferentes a uno y que, además, eran de una entidad tal que incluso fueron anticipados por la propia Requerida, así como por operadores de empresas de transporte mediante camiones y clientes dueños de la carga, previo a su materialización.

IV. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

A. Transporte marítimo de carga rodada en la ruta bidireccional Puerto Montt-Chacabuco como mercado relevante

35. La actividad de transporte de carga rodada es fundamental y necesaria para el abastecimiento y suministro de bienes y servicios en las diversas regiones del país. En la Región de Aysén la movilización de esta carga es efectuada fundamentalmente vía terrestre mediante camiones y, en razón de la geografía del territorio, su trayecto puede ser complementado mediante traslado marítimo a fin de lograr la conectividad de zonas más aisladas.

36. Atendido que la Adquisición recae en la ruta marítima que permite traslado de carga rodada entre Puerto Montt y el Puerto de Chacabuco, desde el punto de vista del análisis competitivo corresponde identificar si esta ruta constituye un mercado relevante en sí mismo o si, por el contrario, otras alternativas aludidas durante la Investigación, tales como el transporte de carga mediante buques portacontenedores²⁰, traslado mediante la ruta vía

²⁰ Este servicio es provisto únicamente por la empresa Transmares, unidad de negocios de Naviera Ultrana Limitada, mediante naves portacontenedores en formato *Lift On-Lift Off*. Consiste en el transporte de carga mediante contenedores cuya ruta en sentido norte-sur es San Antonio-Punta Arenas-Chacabuco.

Chiloé²¹ o la ruta bimodal²², el traslado a través de naves regionales o *wellboats*²³ o el traslado de carga vía Argentina²⁴, pueden formar parte del mismo mercado.

37. La Ruta PM-UCO servida por Navimag y -con anterioridad a la Adquisición- por GyT, tiene una duración aproximada de 20 a 24 horas y usualmente se ofrece en dos frecuencias semanales²⁵. Esta ruta es utilizada fundamentalmente por transportistas que operan en su mayoría con un sistema bajo el cual, en el tramo marítimo, la carga movilizada es trasladada sin el camión o tracto que la conduce vía terrestre a la embarcación²⁶⁻²⁷. En este último caso, el transportista sube la carga en el punto de origen para que la embarcación la transporte vía marítima hasta el puerto de destino²⁸, lugar en donde es otro camión el que recibe esta carga para transportarla vía terrestre al destino final.

38. Esta modalidad (“**modelo 2x1**”), permite a un transportista movilizar su carga empleando menos camiones que aquellos requeridos por operadores que utilizan equipos tradicionales²⁹, en los cuales no es posible el traslado de la carga en el tramo marítimo sin

²¹ Esta ruta es operada por una sociedad relacionada a Navimag y presenta un tiempo de traslado de 31 horas.

²² La ruta bimodal consiste en una combinación de trayectos marítimos y terrestres. En sentido nort-sur contempla: (i) un tramo terrestre desde Puerto Montt a Caleta Arena, (ii) un servicio de transporte marítimo desde Caleta Arena a Caleta Puelche (Hornopirén), (iii) otro tramo de manera terrestre, (iv) luego un segundo servicio de transporte marítimo desde Hornopirén hasta Caleta Gonzalo, y, finalmente (v) un recorrido terrestre hacia Coyhaique. Algunos tramos del recorrido se encuentran subsidiados.

²³ Naves Regionales o *Wellboats* son naves-estaque diseñadas para transporte de recurso marítimo y llegan directamente a esas instalaciones y no al puerto.

²⁴ Esta ruta ingresa a Argentina a través del paso fronterizo Cardenal Samoré, en la Región de Los Lagos, y reingresa a Chile en la Región de Aysén a través de los pasos fronterizos Coyhaique Alto o Huemules.

²⁵ La comercialización de estos servicios se realiza de manera spot y se tarifica por metro lineal de carga transportada, que corresponde a una unidad estandarizada de medida para el transporte de carga rodada.

²⁶ A diferencia del eslabón marítimo de la cadena completa de transporte de carga, los transportistas constituyen un grupo muy atomizado lo que limita su poder de contrapeso de cara al operador marítimo de la ruta. De hecho, durante el año 2019, Navimag prestó servicios a más de 250 clientes.

²⁷ Al año 2019, la proporción de carga que fue transportada mediante este modelo de comercialización correspondió aproximadamente al 70%.

²⁸ Para estos efectos, mediante una rampa que despliega la embarcación, el camión ingresa a la nave para desmontar su carga, dejando la *rampita* para su traslado marítimo.

²⁹ Los camiones tradicionales poseen una carrocería fija al chasis del vehículo conformando una sola unidad, por tanto, la carga del mismo no es desmontable o separable del vehículo.

camión³⁰. Adicionalmente, el modelo 2x1 reduce la depreciación de los activos y el uso de camiones es menos intensivo que si el traslado de carga se efectuara totalmente por tierra.

39. En cuanto al transporte de carga mediante buque portacontenedores, a juicio de esta Fiscalía, aquel no constituye una alternativa para estos transportistas toda vez que su incompatibilidad para movilizar carga rodada los obligaría a migrar su modelo de negocio al de contenedores³¹. Adicionalmente, este servicio se presta regularmente entre San Antonio y Punta Arenas en un trayecto que tarda 10 días en llegar a Chacabuco, y el recorrido de la ruta en sentido norte-sur no recala en puertos intermedios³².

40. Por su parte, la ruta vía Chiloé presenta restricciones de capacidad que no se compensan con mayor frecuencia del servicio³³ y, a su vez, cuenta con un mayor tiempo de traslado que la Ruta PM-UCO³⁴. Adicionalmente, por criterios de conectividad, esta ruta se encuentra subsidiada por el Estado y, en consecuencia, sus recorridos, frecuencias y tarifas están expresamente reguladas por decretos tarifarios del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, lo que limita su posibilidad de competir con la Ruta PM-UCO. Con todo, cabe señalar que la operación de esta ruta es realizada por Naviera Austral S.A., empresa relacionada a Navimag al contar esta última con un 50% de su propiedad.

41. Por otro lado, la ruta bimodal tampoco admite operación bajo el *modelo 2x1* y posee restricciones de tonelaje, lo que impide transportar carga pesada y camiones de largas dimensiones por esa vía³⁵. Así como en el caso anterior, esta ruta también se encuentra

³⁰ El *modelo 2x1* contempla un camión sobre el cual se monta una *rampila* que contiene la carga a transportar en la nave marítima. Tras dejarla en la nave el vehículo queda liberado para volver a buscar más *rampilas*. Una vez que la carga concluye el traslado marítimo, ésta es retirada en el puerto de destino por otro camión.

³¹ En efecto, ninguno de los transportistas consultados en el marco de la Investigación consideró que el buque portacontenedores de Transmares representara para ellos un proveedor alternativo para la movilización de carga.

³² En razón de lo anterior, la propia Transmares indicó en declaración de 9 de mayo de 2019 ante esta Fiscalía: “*El camión es nuestro competidor, no directamente Navimag*”.

³³ Toda vez que está orientada a la conectividad de localidades específicas y más aisladas mediante embarcaciones pequeñas.

³⁴ Un transportista, consultado en el marco de la Investigación, indicó en declaración de 7 de mayo de 2019 ante esta Fiscalía: “*Entonces, para nosotros que no pertenecemos a esas localidades aisladas, nunca hay espacio, nunca hay cupo para poder meter alguno de nuestros camiones que llegase a Quellón*”. Asimismo, otro transportista en declaración 7 de octubre de 2019 señaló: “*Pero finalmente terminan ocupando los espacios y quedamos muchas veces nosotros abajo del barco porque se ocupan los espacios para empresas de afuera*”.

³⁵ Un transportista que opera bajo la *modalidad 2x1* indicó en declaración de 7 de mayo de 2019 ante esta Fiscalía: “[*s*]i es lo que yo le decía: la bimodal que es la Ruta 7 no es alternativa para la carga pesada. Es una ruta muy complicada con muchas curvas y tiene una curva que es la Cuesta

subsidiada por el Estado y está sujeta a las mismas limitaciones para competir con la Ruta PM-UCO.

42. El traslado de carga rodada mediante naves regionales o *wellboats* tampoco constituye una alternativa, por cuanto son naves-estaque diseñadas para la industria acuícola, en específico en la atención del cultivo y alimentación de salmónidos y otros peces y por tanto tampoco es factible el transporte de carga rodada. Dicha diferencia es reconocida también por transportistas y operadores de naves regionales o *wellboats*³⁶.

43. Ahora bien, en cuanto al traslado de carga vía terrestre por Argentina (en adelante, “**Ruta Argentina**”), este supone normalmente una duración aproximada de 24 horas y su habilitación se encuentra supeditada a las condiciones climáticas imperantes. En relación a la carga que admite, existen limitaciones respecto a carga más delicada ante el riesgo de sufrir mermas y, por regulación aduanera, no se permite el tránsito de cargas peligrosas o sensibles³⁷. Según antecedentes de la Investigación, esta ruta es utilizada fundamentalmente por camiones tradicionales toda vez que, al ser una ruta completamente terrestre, no existe la posibilidad de aprovechar las ventajas *modelo 2x1* -movilizar únicamente la carga-, como lo hacen la mayoría de los transportistas que operan a través de la Ruta PM-UCO.

44. De este modo, y de acuerdo a lo señalado por transportistas que operan bajo el *modelo 2x1*, movilizar por la Ruta Argentina los mismos volúmenes de carga que transportan por vía marítima implicaría migrar su modelo de negocios al tradicional e incurrir en importantes inversiones en activos fijos para mantener inalterado el flujo de carga que

del Queulat que el que la ha cruzado con carga pesada es un delincuente, casi un criminal (...) esa ruta sí funciona para los que trabajan con camioncitos chicos, con camiones tres cuartos”.

³⁶ En efecto, ninguno de los transportistas consultados en el marco de la Investigación consideró que las naves regionales o *wellboats* representaran para ellos proveedores alternativos para la movilización de carga. Por su parte, un prestador de servicios de *wellboat* en la Región de Aysén en declaración de 10 de mayo de 2019 indicó: “*Nuestro negocio está orientado al transporte de peces vivos y va por un segmento de la industria naviera, diferente al que ustedes están revisando, (...) no somos competidores, ¿me entiende?, no, no competimos en ningún caso con ese tipo de embarcaciones como navieras”.*

³⁷ En cumplimiento de los convenios internacionales suscritos por Chile y Argentina respecto al movimiento transfronterizo de sustancias peligrosas. El convenio internacional ratificado por la República Federal de Argentina y por Chile consta en el Decreto N°685 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile que promulga el Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, disponible en: <<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=87460>>.

antes era movilizado a través de la Ruta PM-UCO, por lo que a juicio de esta Fiscalía esta ruta tampoco constituye una alternativa eficiente para esos transportistas.

45. Si bien en su proceso de tarificación Navimag monitorea los costos de transportar carga por la Ruta Argentina, fijando sus precios justo por debajo del costo que un transportista enfrenta al utilizar dicha ruta, aquello no implica que tal ruta sea parte del mismo mercado relevante. En efecto, dicha ruta únicamente impone un techo a los precios máximos que pueda establecer Navimag, por lo que bajo aquel umbral Navimag puede actuar con total independencia, incrementando sus precios por sobre los que se observarían en un contexto de competencia, en tanto sabe que sus clientes no cambiarán su modelo de negocio para migrar al mercado de la Ruta Argentina atendidas las importantes inversiones en activos fijos que dicha decisión implicaría³⁸.

46. A mayor abundamiento, si se analizan los precios en la Ruta PM-UCO durante el Periodo de Competencia, esto es, aquellos que se produjeron o resultaron de un proceso competitivo, el *test* del monopolista hipotético (*SSNIP test*) permite determinar correctamente los servicios que forman parte del mercado relevante del producto, descartando la posibilidad de que las rutas analizadas se encuentren comprendidas en el mismo mercado relevante que la ruta bidireccional PM-UCO³⁹⁻⁴⁰.

47. Con posterioridad a la Adquisición, Navimag incrementó rentablemente el precio promedio para dicha ruta en una cifra cercana al 10% -considerando únicamente el efecto de la salida de GyT del mercado-, por lo que el monopolista cumple con los valores de

³⁸ En ese orden de ideas, asumir que la Ruta Argentina forma parte del mercado relevante implicaría caer en lo que la literatura comparada ha definido como *Falacia del Celofán*, toda vez que Navimag ya se encuentra explotando su poder de mercado en razón de su posición monopólica, por lo que el precio fijado no es resultante de un proceso competitivo. En cuanto a la *Falacia del Celofán*, véase U.S. Department of Justice 'Monopoly power, market definition and the cellophane fallacy' disponible en: <https://www.justice.gov/atr/monopoly-power-market-definition-and-cellophane-fallacy>; Elhaugue Einer & Geradin Damien (2011), *Global Competition Law and Economics*, pp. 298-304; entre otros.

³⁹ Si bien los factores de ocupación y precios del transporte de carga de Navimag difieren según sentido de la Ruta PM-UCO, para efectos del reproche de la conducta que motiva este requerimiento resulta inoficioso hacer tal distinción, dado que las conclusiones de esta Fiscalía se ven inalteradas.

⁴⁰ El *SSNIP test* se aplica formando un producto o conjunto de productos ('mercado candidato') y analizando si para un monopolista hipotético resultaría rentable imponer un alza en precios que sea pequeña, pero significativa y no transitoria. Si frente a esta alza en precios un número suficiente de usuarios sustituye el conjunto de productos seleccionados, se entiende que no sería rentable para el monopolista hipotético subir los precios y que, por ende, estos no constituyen un mercado relevante y se deben incorporar nuevos productos al mercado candidato.

referencia del *SSNIP test*, lo cual permite determinar que el mercado relevante se encuentra acotado únicamente a la Ruta PM-UCO.

48. En conclusión, en base al análisis expuesto, esta Fiscalía considera que el mercado relevante corresponde a la prestación de servicios de transporte marítimo de carga rodada en la Ruta PM-UCO. Dicho mercado ha evidenciado ser altamente concentrado, al punto que, producto de la Adquisición, Navimag pasó a convertirse nuevamente en el único oferente. La Tabla N°1 a continuación evidencia el nivel de concentración en el mercado relevante a partir del *Índice Herfindahl-Hirschman* (“**HHI**”)⁴¹:

Tabla N°1: Participaciones de mercado e índices de concentración
(medido en volumen transportado, año 2018)

| Agente económico | Ruta Puerto Montt-Puerto Chacabuco | |
|------------------|---------------------------------------|------------------|
| | Pre-Adquisición | Post-Adquisición |
| Navimag | 57% | 100% |
| GyT | 43% | - |
| HHI | 5.098 | 10.000 |
| Δ HHI | 4.902 | |

Fuente: Elaboración propia en base a antecedentes de la Investigación

49. La elevada concentración que generó la Adquisición resulta especialmente grave considerando que implicó eliminar la única alternativa que se encontraba disponible para los transportistas, generándose un monopolio como consecuencia de ella.

B. Condiciones de entrada al mercado

50. En cuanto a las condiciones de entrada a este mercado, esta FNE identificó durante la Investigación que el ingreso de un agente económico no tiene las características de ser probable, oportuno y suficiente⁴², de modo tal que pudiese razonablemente desafiar la posición monopólica que Navimag obtuvo gracias a la Adquisición.

⁴¹ Sin perjuicio de lo señalado en este capítulo, incluso si se llegase a considerar equivocadamente que la Ruta Argentina podría representar una alternativa imperfecta de sustitución, igualmente la Adquisición habría causado que las participaciones de mercado post-Adquisición alcanzaran un 79% para Navimag y un 21% para la Ruta Argentina, lo que corresponde a un HHI de 6.734, y supone un incremento en 3.096 puntos respecto del escenario previo.

⁴² Fiscalía Nacional Económica (2021) Guía para el análisis de operaciones de concentración horizontales en proceso de consulta pública, pp. 37 y ss.

51. En primer lugar, para operar una ruta como la afectada por la Adquisición resulta necesario contar con una embarcación tipo Ro-Ro o Ro-PAX, que permiten el transporte de carga rodada de camiones. El costo promedio de dichas naves alcanza aproximadamente \$3.000 millones⁴³. A su vez, la actividad de transporte marítimo se encuentra regulada en diversas disposiciones normativas y administrativas del ordenamiento jurídico, que exigen para operar una nave en Chile, contar con capital mayoritariamente chileno⁴⁴ y cumplir con las directrices relativas a la actividad de cabotaje⁴⁵.

52. En segundo lugar, la regulación establece la obligación de los armadores, es decir, de los dueños de naves, de realizar las reparaciones o 'entrada a dique' de las embarcaciones de las que son titulares para que éstas se ajusten a los parámetros de calidad exigidos en la industria⁴⁶. Estas reparaciones suelen ser requeridas por empresas calificadoras de manera periódica y son exigidas para asegurar las naves, teniendo un valor que asciende aproximadamente a \$700 millones.

53. En tercer lugar, se pudo constatar la existencia de importantes costos fijos, que exigen contar con una escala mínima de operación que haga económicamente viable el ingreso y operación en el mercado. En efecto, en promedio los costos fijos representan cerca del 60% de la estructura de costos de Navimag para operar la Ruta PM-UCO.

54. En cuarto lugar, se pudo verificar que la integración vertical con el segmento transportista constituye un factor importante en la decisión de operar en el mercado relevante, debido a las ventajas de escala que ella otorga. Según se expuso, GyT era un oferente que se caracterizaba por estar integrado verticalmente con Transportes AGM - actor relevante en el transporte de carga vía camiones hacia la Región de Aysén⁴⁷, por lo

⁴³ Cabe señalar que esta cifra contempla costos de transporte y puesta en marcha de una nave.

⁴⁴ Artículo 11 del Decreto Ley N°2222 que sustituye la Ley de Navegación.

⁴⁵ Artículos 3 y 4 del Decreto Ley N°3059 de Fomento a la Marina Mercante disponen las exigencias que cualquier agente económico debe cumplir para participar de la actividad de cabotaje marítimo, explicitándose que éste queda reservado para naves chilenas con las excepciones allí descritas respecto a capacidad de carga y pasajeros, procedimientos de licitación cuando procedan, entre otras disposiciones.

⁴⁶ El 'dique' consiste en un proceso periódico de reparaciones que dura de 8 a 15 días en el que se realiza una evaluación completa de las condiciones de la nave, realizando las reparaciones necesarias para disminuir riesgos de avería. El 'dique' es exigido por las compañías clasificadoras de riesgo con relación al seguro de la embarcación.

⁴⁷ Conforme se señaló *supra*, los transportistas constituyen un segmento de la cadena de transporte que se encuentra atomizado. Con todo, cabe hacer presente que Transportes AGM durante el año 2019 representó un 25% de las ventas por transporte de carga en la Ruta PM-UCO.

que tenía la ventaja de asegurar la utilización de capacidad de la nave obteniendo un menor precio por el servicio de transporte marítimo.

55. Las limitaciones estructurales antes descritas se profundizaron con motivo de la Adquisición, dado que Navimag y GyT celebraron el Contrato de Transporte que generó una barrera artificial a la entrada al mercado, comprometiendo la carga de Transportes AGM y suprimiendo la demanda de dicho actor para un potencial entrante.

56. Esta Fiscalía consultó a diversos agentes económicos en la industria del transporte y del transporte marítimo de carga si habrían evaluado operar una nave en el mercado relevante, obteniendo como resultado que no existirían planes para ingresar a la Ruta PM-UCO.

57. A mayor abundamiento, el hecho de que ningún agente económico haya ingresado al mercado transcurridos casi tres años desde la Adquisición, aun considerando el aumento de precios antes descrito, evidencia la dificultad de acceso a este mercado.

V. EL DERECHO

58. La Requerida, mediante la ejecución de la conducta anticompetitiva que se ha descrito en esta presentación, ha infringido el inciso primero del artículo 3° del DL 211, que dispone:

“El que ejecute o celebre, individual o colectivamente cualquier hecho, acto o convención que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia, o que tienda a producir dichos efectos, será sancionado con las medidas señaladas en el artículo 26 de la presente ley, sin perjuicio de las medidas preventivas, correctivas o prohibitivas que respecto de dichos hechos, actos o convenciones puedan disponerse en cada caso”.

59. Según la norma transcrita, para que resulte procedente la aplicación de sanciones o medidas en resguardo de la libre competencia, deben corroborarse dos elementos: (i) la ejecución o celebración de cualquier hecho, acto o convención; y (ii) que de dicha conducta se deriven efectos contrarios a la libre competencia, sean estos actuales o potenciales.

60. En relación al primer elemento, según se ha expuesto a lo largo de esta presentación, Navimag adquirió la nave Coyhaique de GyT, con fecha 4 de diciembre de 2018, a través del Contrato de Compraventa y el Contrato de Transporte a que se ha hecho referencia.

61. En relación al segundo elemento, la Adquisición impide, restringe o entorpece la libre competencia, o al menos tiende a producir dichos efectos, dado que, según se analizó, ella implicó que Navimag se convirtiera en el oferente monopólico de servicios de transporte marítimo de carga rodada en la Ruta PM-UCO, aumentando su habilidad e incentivos para afectar unilateralmente las condiciones de oferta de los servicios en la referida ruta, atendida la falta de presión competitiva. En efecto, según fuera explicado *supra*, esta Fiscalía verificó que efectivamente se produjeron efectos anticompetitivos de aumento de precio y contracción de la oferta con posterioridad a la Adquisición, en perjuicio de los transportistas que utilizan la Ruta PM-UCO.

62. En consecuencia, resulta procedente imponer a la Requerida las medidas y sanciones solicitadas en el petitorio de esta presentación, sin perjuicio de aquellas que el H. Tribunal considere necesarias para restaurar la competencia en el mercado.

VI. SANCIONES Y MEDIDAS SOLICITADAS

63. Conforme a lo dispuesto en el artículo inciso primero 3° del DL 211, las conductas contrarias a la libre competencia serán sancionadas con las medidas señaladas en el artículo 26 de dicho cuerpo normativo, sin perjuicio de las medidas preventivas, correctivas o prohibitivas que respecto de dichos hechos, actos o convenciones pueda disponer el H. Tribunal. En el presente caso concurren una serie de elementos que hacen necesario el reproche de la conducta imputada, el establecimiento de una multa a la Requerida y de medidas que limiten el mayor poder de mercado obtenido por Navimag luego de la Adquisición.

64. De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 26 letra c) del DL 211 y a los antecedentes tenidos a la vista, para la determinación de multas confluyen elementos tales como la gravedad de la conducta, al afectar un servicio especialmente sensible, de baja o nula sustituibilidad, que involucra el abastecimiento de bienes para un sector de la población que reside en zonas aisladas del territorio nacional; el conocimiento de la Requerida sobre los evidentes efectos anticompetitivos que produciría la conducta; y la posición monopólica que alcanzó con posterioridad a la Adquisición en la ruta PM-UCO. De esta manera, la multa solicitada por esta Fiscalía corresponde a 1.000 UTA para Navimag.

65. Adicionalmente, resulta necesario que el H. Tribunal ordene a Navimag implementar las siguientes medidas preventivas, correctivas y prohibitivas en relación a la Adquisición contraria a la libre competencia:

- i. Implementación de tarifas competitivas, públicas, transparentes, generales, objetivas, motivadas, económicamente justificadas y no discriminatorias;
- ii. Implementar criterios objetivos de priorización de carga, para otorgar certeza respecto a cupos disponibles para movilizar carga por la Ruta PM-UCO;
- iii. Prohibición de celebrar contratos que comprometan la capacidad de transporte de la Ruta PM-UCO;
- iv. Aumentar la oferta en la Ruta PM-UCO, sea mediante un aumento de frecuencias, por medio de una embarcación adicional u otra medida que resulte procedente, según criterios objetivos; y
- v. Designación de un experto imparcial e independiente, financiado por Navimag y aprobado por esta Fiscalía de una terna propuesta por dicha empresa, que emita un informe anualmente evaluando el cumplimiento de las medidas indicadas en los puntos anteriores o aquellas que el H. Tribunal considere ajustadas a derecho. Dicho experto responderá exclusivamente a la FNE y deberá seguir las instrucciones de la misma. Navimag deberá proporcionarle toda la información que el experto requiera para el cumplimiento de su encargo.

66. Las medidas solicitadas al H. Tribunal cumplen con ser efectivas, proporcionales y factibles de implementar⁴⁸. Esta factibilidad se da particularmente si se considera la reunión entre la Asociación de Dueños de Camiones de Coyhaique y Navimag, en presencia de la Secretaría Ministerial de Transportes de la Región de Aysén de fecha 20 de diciembre de 2018, en la cual Navimag ya había efectuado compromisos similares. Todas estas medidas son cruciales para contrarrestar la posición monopólica de Navimag en el escenario posterior a la Adquisición, máxime considerando que, en ausencia de las medidas, esta Fiscalía no vislumbra que existan cambios próximos en la estructura del mercado que permitan la entrada de agentes económicos que puedan desafiar su posición en la Ruta PM-UCO.

67. En efecto, dichas medidas permitirán otorgar certeza respecto a los precios y cupos disponibles para movilizar carga por la Ruta PM-UCO, prohibir barreras artificiales a la entrada de agentes que quieran disputar la posición de Navimag si llegan a cambiar las condiciones del mercado, y limitar la habilidad e incentivos para aumentar precios.

⁴⁸ Conforme a lo dispuesto en la Guía de Remedios de la Fiscalía Nacional Económica de junio de 2017, pp. 3, 6 y ss.

POR TANTO, con el mérito de lo expuesto y lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3° inciso primero, 18 y siguientes, 26 y 39 del DL 211, así como en las demás normas legales citadas y aplicables,

SOLICITO AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA: Tener por deducido requerimiento en contra de Navimag Carga S.A., acogerlo a tramitación y, en definitiva:

- (i) Declarar que la Requerida ha infringido el artículo 3° inciso primero del DL 211, al ejecutar la conducta descrita en esta presentación.
- (ii) Imponer a la Requerida una multa de 1.000 Unidades Tributarias Anuales, o el monto que el H. Tribunal estime conforme a derecho.
- (iii) Ordenar a la Requerida implementar las siguientes medidas preventivas, correctivas y prohibitivas en relación a la Adquisición contraria a la libre competencia o aquellas que considere ajustada a derecho:
 - i. Implementación de tarifas competitivas, públicas, transparentes, generales, objetivas, motivadas, económicamente justificadas y no discriminatorias;
 - ii. Implementar criterios objetivos de priorización de carga, para otorgar certeza respecto a cupos disponibles para movilizar carga por la Ruta PM-UCO;
 - iii. Prohibición de celebrar contratos que comprometan la capacidad de transporte de la Ruta PM-UCO;
 - iv. Aumentar la oferta en la Ruta PM-UCO, sea mediante un aumento de frecuencias, por medio de una embarcación adicional u otra medida que resulte procedente, según criterios objetivos;
 - v. Designación de un experto imparcial e independiente, financiado por Navimag y aprobado por esta Fiscalía de una terna propuesta por dicha empresa, que emita un informe anualmente evaluando el cumplimiento de las medidas indicadas en los puntos anteriores o aquellas que el H. Tribunal considere ajustadas a derecho. Dicho experto responderá exclusivamente a la FNE y deberá seguir las instrucciones de la misma. Navimag deberá proporcionarle toda la información que el experto requiera para el cumplimiento de su encargo.
- (iv) Ordenar a la Requerida el pago de las costas.

PRIMER OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener presente que, para efectos de practicar la notificación del requerimiento de autos y de realizar todas aquellas diligencias en las que durante la tramitación del proceso sea necesaria la intervención de un ministro de fe público, y sin perjuicio de la facultad de esta parte de revocar dicha designación o designar nuevos ministros de fe en cualquier momento, vengo en señalar los siguientes receptores judiciales:

1. Carlos Pereira Penna, RUT 12.596.457-5, domiciliado en Huérfanos N°1117, Oficina 422, Santiago, correo electrónico receptor.cp@gmail.com.
2. Germán Camino Alzerreca, RUT 7.981.933-6, domiciliado en Compañía de Jesús N°1390, oficina 302, Santiago, correo electrónico germancaminoa@gmail.com.
3. Marcos Gacitúa Guerrero, RUT 10.892.643-0, domiciliado en pasaje Rosa Rodríguez N°1375, oficina 414, Santiago, correo electrónico receptormarcosgacitua@gmail.com.
4. Carmen Balboa Quezada, RUT 10.367.686-K, domiciliada en Compañía de Jesús N°1390, oficina 701, Santiago, correo electrónico cbalboaq@gmail.com.
5. Mauricio Espinoza Gallegos, RUT 9.691.816-K, domiciliado en Los Trigales N°5090, Valle Volcanes, Puerto Montt, correo electrónico m.espinoza_@hotmail.com.
6. Marta Leñán Hualipan, RUT 9.742.535-3, domiciliada en Santiago Diaz N°45, Rocuant Bajo, Puerto Montt, correo electrónico martalenan@gmail.com.
7. Mario Guerrero Paredes, RUT 5.774.660-2, domiciliado en San Martín N°230, oficina 310, Puerto Montt, correo electrónico mguerreroreceptor@gmail.com.
8. Héctor Pérez Villegas, RUT 8.163.058-5, domiciliado en Salar del Huasco N°1033, Puerto Varas, correo electrónico hectorperezvillegas@gmail.com.
9. Julio Álamos Idialborde, RUT 9.953.960-7, domiciliado en Gnechen N°2011, Puerto Varas, correo electrónico alamosidialbordej@gmail.com.

SEGUNDO OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal, de conformidad con lo prescrito en los incisos tercero y cuarto del Acuerdo Undécimo del Auto Acordado N° 19/2019 sobre Tramitación Electrónica de los Procesos, en concordancia con lo señalado en la letra c) del artículo 2° de la Ley N° 20.886, tenga a bien disponer la reserva de esta presentación y la resolución que la provea, con el fin de resguardar la eficacia de la acción, restringiendo su acceso únicamente a esta Fiscalía mientras no haya sido notificada la Requerida, singularizada en lo principal de este requerimiento.

El fundamento de esta solicitud radica en evitar que la Requerida pueda realizar alguna conducta tendiente a eludir o evitar la notificación del requerimiento interpuesto en su contra, especialmente teniendo en consideración la fecha de los hechos materia de la imputación. De esta manera, la dilación injustificada de la notificación del presente requerimiento pone en riesgo la eficacia de la acción impetrada, justificándose la reserva que se solicita.

TERCER OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal, de conformidad con lo prescrito en el inciso tercero del artículo 69 del Acta N°71/2016, de la Excma. Corte Suprema, tenga a bien autorizar desde ya al ministro de fe a quien se le encargue la notificación a Navimag Carga S.A., a practicar la notificación personal subsidiaria que regula el artículo 44 del Código de Procedimiento Civil, tan pronto certifique las búsquedas positivas reguladas en esa norma legal.

CUARTO OTROSÍ: Al H. Tribunal solicito tener presente que mi personería para representar a la Fiscalía Nacional Económica consta en el Decreto Supremo N°158 de 11 de diciembre de 2018 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, mediante el cual se me nombra en el cargo de Fiscal Nacional Económico.

QUINTO OTROSÍ: Solicito se tenga presente que, en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, asumiré personalmente el patrocinio y la representación judicial de la Fiscalía Nacional Económica en estos autos. Sin perjuicio de lo anterior, por este acto confiero poder a los abogados habilitados para el ejercicio de la profesión don Víctor Santelices Ríos, don Eduardo Aguilera Valdivia, don Carlos Garrido Delgado y doña Rosana Zamora Wilsdon, todos de mi mismo domicilio, los que podrán actuar de forma conjunta, separada e indistintamente conmigo y que firman en señal de aceptación.