

ANT.: Denuncia sobre licitación de servicios de telecomunicaciones en Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Rol N° 2500-18 FNE.

MAT.: Minuta de archivo.

Santiago, 08 OCT 2018

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS

Por la presente vía informo al señor Fiscal acerca de la admisibilidad de la denuncia indicada, recomendando su archivo, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 9 de mayo de 2018, ingresa a la Fiscalía Nacional Económica (“FNE”) una denuncia en contra de la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel (“SNCP” o “**la concesionaria**”) por eventuales conductas contrarias a la libre competencia, en una licitación privada iniciada por esta última para subconcesionar una serie de servicios de telecomunicaciones para el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (“**AMB**”).
2. La denuncia indica que SCNP invitó a algunas concesionarias de servicio público de telecomunicaciones (“**operadoras de telecomunicaciones**”) y a empresas concesionarias de infraestructura (“**operadoras de infraestructura**”), para seleccionar a un operador único encargado de proveer una solución de servicios de telecomunicaciones para el Aeropuerto AMB,

comprendiéndose entre éstos, el servicio de redes y datos, conexión inalámbrica a internet, telefonía fija y servicios de comunicación unificada, y telefonía móvil, más otros servicios que tenían el carácter de opcional.

3. En particular, la denunciante señala que el modelo de operador único establecido en las Bases de Licitación (en adelante, “**las Bases**”) es anticompetitivo, carece de justificación económica y es ineficiente, desincentivando la competencia entre operadores, afectando la calidad y seguridad del sistema, y obligando a éstas a coordinarse e interactuar compartiendo información estratégica y comercial.
4. En consideración a lo anterior, se procedió a analizar los antecedentes puestos en conocimiento de esta Fiscalía.

II. LA LICITACIÓN

5. El día 28 de marzo de 2018, SCNP invitó -mediante una carta remitida por correo electrónico- a siete empresas, entre ellas concesionarias del servicio público de telecomunicaciones, y concesionarias de infraestructura, a participar en un proceso de licitación privado denominado “Solución Servicios de Telecomunicaciones para el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago” (“**la Licitación**”). Conforme a lo dispuesto en el apartado 3 de las Bases Administrativas, el objeto de este proceso era seleccionar a un operador único, encargado de proveer una solución de servicios de telecomunicaciones para el aeropuerto.
6. Es necesario precisar, que actualmente la infraestructura para la prestación de los servicios de telecomunicaciones en el aeropuerto AMB es administrada y operada por distintas empresas, mediante el arrendamiento de espacio para antenas exteriores e *indoor*, la instalación de teléfonos públicos, la provisión del servicio Wifi, gratuito y Premium, la explotación y administración de redes de ductos, y los enlaces de datos para telefonía fija, encontrándose vigentes alrededor de 20 contratos.

II.1 Bases Administrativas y Técnicas

7. Las Bases Administrativas en el punto 3.1.1. -luego reiterado en el acápite 4 de las Bases Técnicas- definen cuatro servicios como mandatorios, los que debían ser incorporados en la propuesta de cada oferente, de modo que aquel que no incluyese alguno de éstos pasaría a ser automáticamente descalificado. Conforme a la disposición precitada de las Bases, estos servicios corresponden a:

- **“Servicios de Redes y Datos:** *Se requiere que el OPERADOR ÚNICO según se especifica en las Bases Técnicas, desarrolle, provea, opere, mantenga y explote la totalidad de la infraestructura que permitan (sic) la disponibilidad de servicios de comunicaciones y datos para los usuarios del Aeropuerto AMB.*
- **Servicio Conexión inalámbrica a Internet:** *Se requiere que el OPERADOR ÚNICO considere los recursos necesarios para el diseño, implementación, habilitación, operación, mantenimiento y explotación de una red Wi-Fi para ser suministrada a los usuarios y pasajeros del Aeropuerto AMB, según es requerido en las Bases Técnicas, de modo y garantizar (sic) cobertura indoor en todo el Área de la Concesión.*
- **Servicio de Telefonía Fija y Servicios de Comunicación Unificada:** *El OPERADOR UNICO será responsable de generar una solución que considere el diseño, implementación, instalación, habilitación, operación, mantenimiento y gestión de un sistema de telefonía, según se detalla en las Bases Técnicas, que permitirá la entrega de servicios e interconexión a redes públicas para comunicaciones de telefonía fija entrante y saliente, para pasajeros y usuarios del Aeropuerto AMB.*
- **Servicio de Telefonía Móvil:** *El OPERADOR ÚNICO será responsable de suministrar una red de transmisión y cobertura interior móvil (DAS), con capacidad de integración y conectividad exterior todas las operadoras (sic), de modo de garantizar las comunicaciones de los usuarios, en zonas indoor y outdoor de todo el Área de Concesión de NUEVO PUDAHUEL”.*

8. Respecto a estos servicios, las Bases establecen en el punto 3.3.1 que deberán ser prestados por el operador único con sus propios recursos técnicos, económicos y humanos, no pudiendo subcontratarse.
9. Adicionalmente, se contempla la posibilidad de ofertar servicios opcionales, que corresponden a: (i) comunicación radio *Trunking*; (ii) mesa de atención y soporte técnico TI; (iii) Datacenter; y (iv) otros servicios relacionados con el objeto del contrato que no se encontrasen en la lista anterior, y que los oferentes desearan proponer. Estas prestaciones podían o no ser ofertadas por los participantes, fueren todas, algunas, o ninguna¹.

II.2 Bases Económicas

10. El objetivo económico de la subconcesión, definido en las Bases², consiste en que el operador único debe aportar ingresos mensuales y recurrentes por la explotación de los servicios prestados a usuarios del Aeropuerto AMB, según los *drivers* de ingresos³ ofertados para cada uno de los servicios efectivamente entregados a los usuarios del aeropuerto, ya fuesen pasajeros, público en general y/u otros. Esto quiere decir que cada oferente presentaría su propia forma de tarificación para cada uno de los servicios, pudiendo establecer libremente distinciones por tipo de cliente y/o por tipo de sub prestación que comprenda cada servicio.
11. Según disponen las Bases, el operador -al inicio del contrato- deberá pagar a SCNP un monto fijo de 2.913,625 UF más IVA por concepto de servicios de asesoría inicial para la transición de los servicios objeto de la licitación⁴. Adicionalmente, la concesionaria facturará de manera mensual al operador único el costo relacionado a la administración del contrato, ascendente a 160

¹ Bases Técnicas, acápite 5; Bases Administrativas, punto 2.4.

² Bases Económicas, acápite 2; Bases Administrativas, punto 3.2.

³ Driver de ingreso es definido en las bases de licitación como el concepto comercial y económico por el cual el operador tarificará, mediante planes, consumos, tráfico u otros, la explotación de los servicios asociados a cada prestación mandatoria y, eventualmente, opcional que se haya adjudicado.

⁴ Bases Económicas, acápite 3.

UF neto, quien deberá re facturar estos costos a los usuarios de los servicios de acuerdo a la cantidad de conexiones efectivas utilizadas de cada usuario⁵.

12. Por otra parte, el subconcesionario deberá pagar mensualmente a SCNP, el mayor valor entre: (i) el valor mensual porcentual, esto es, el porcentaje sobre las ventas netas del mes ofertado por el operador único, asociadas a la explotación de los servicios en función de los drivers de ingreso propuestos por éste, y (ii) un valor mensual porcentual mínimo garantizado previamente definido en las bases y el contrato⁶. Esto implica que además de ofertar los *drivers* de ingresos, los participantes deben proponer un porcentaje sobre las ventas netas del mes que deberán pagar a SCNP.

II.3. Evaluación de las Ofertas

13. Conforme al acápite 9 de las Bases Administrativas, los participantes debían presentar dos ofertas: una económica, la cual tiene una ponderación de 40%, y otra técnica, con un 60%, de los cuales saldría el puntaje final de cada competidor. La evaluación de cada una estas ofertas se haría de acuerdo a los criterios y ponderaciones que se indican a continuación.

Tabla N°1: Evaluación de la oferta técnica

Criterio	Ponderación
Experiencia en proyectos similares y calidad de los antecedentes técnicos.	20%
Nivel tecnológico de la solución ofrecida.	30%
Modelos de operación en régimen de los servicios.	30%
Metodología, planificación, organización e implementación sugeridas.	20%

Fuente: Bases Administrativas de la Licitación

⁵ Bases Económicas, acápite 6.

⁶ Bases Económicas, acápite 7. El valor mensual mínimo garantizado se define en las bases como: "un pago mínimo mensual correspondiente, para cada servicio, el (sic) porcentaje mínimo del 70% del valor que resulte multiplicar el '**porcentaje de ventas mensuales**' asociadas a la explotación de los servicios prestados mensualmente por el operador único a los usuarios del Aeropuerto AMB, y que el oferente propone entregar a Nuevo Pudahuel en función de cada "Driver de Ingreso" y la "**Proyección de ventas netas sobre los servicios**" en función de cada "Driver de Ingreso", entregada por el operador único".

Tabla N°2: Evaluación de la oferta económica

Criterio	Ponderación
Red para comunicaciones y datos	35%
Conexión inalámbrica a internet.	30%
Telefonía móvil.	25%
Telefonía fija y servicios de comunicación unificada.	10%

Fuente: Bases Administrativas de la Licitación

14. A cada uno de los criterios de evaluación, tanto de la oferta económica como técnica, se le aplicaría una escala de notas de 1 a 5 –cuyo significado se indica en la tabla que sigue a continuación- sin embargo, en las propias bases administrativas SCNP dejó establecido que se reservaba el derecho a no informarlas.

Tabla N°3: Escala de notas con que se evaluarán las propuestas de los oferentes

Calificación	Cumplimiento
5	Muy sobre lo esperado
4	Levemente sobre lo esperado
3	Cumple lo esperado
2	Levemente bajo lo esperado
1	Muy bajo lo esperado

Fuente: Bases Administrativas de la Licitación

III. POSIBLES EFECTOS EN LA COMPETENCIA DERIVADOS DE LA LICITACIÓN

15. Esta Fiscalía ha detectado, preliminarmente, aspectos de diseño tanto en las Bases Técnicas como en las Económicas, que podrían generar efectos relevantes para la libre competencia, reduciéndola artificialmente *ex ante* – es decir en la licitación misma-, así como también, en la posterior prestación de los servicios objeto de la licitación, los cuales se exponen a continuación.

III.1 Evaluación de la oferta económica en base ingresos percibidos por el licitante

16. Como ya se ha señalado, la oferta económica de los participantes en la licitación comprende dos partes: en primer lugar, la definición de los *drivers* de ingreso, es decir, la forma de tarificación por cada servicio, pudiendo establecer diferenciaciones por tipos de usuarios y por sub prestaciones en cada uno de los servicios operados; y, en segundo lugar, la determinación del porcentaje mensual sobre las ventas que el operador único pagará a SCNP.

17. Al ser una de las variables de la oferta económica el porcentaje sobre las ventas que se pagará mensualmente a SCNP, los participantes tienen el incentivo a realizar una oferta mayor, la que luego sería incorporada en la estructura de costos del operador único, para finalmente traspasarlos a los usuarios de los servicios licitados⁷. Al respecto, el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“TDLC”) ha dicho que: “[...] *la oferta económica de los licitantes debe consistir únicamente en la tarifa cobrada a los usuarios intermedios de la red hidrante, esto es, los proveedores encargados de abastecer de combustible a las aeronaves. Por lo tanto, el criterio económico utilizado para la adjudicación de la licitación sólo debe referirse a la tarifa cobrada a los usuarios intermedios de la red hidrante y, en ese sentido, desde el punto de vista de la competencia, es más eficiente asignar un puntaje de 100 a la oferta económica que presente la menor tarifa por dicho servicio*”⁸.

⁷ En este sentido, el TDLC ya ha indicado que “*el criterio de evaluación económica de las ofertas establecido en las Bases es contrario a la libre competencia, por cuanto genera el riesgo de que se cobren precios altos a los usuarios finales de los Combustibles de Aviación, los que se pueden traspasar aguas abajo. Ello se concluye directamente de (i) la calificación de instalación esencial de las redes hidrantes, que supone la existencia de un monopolio no desafiante y demandantes aguas abajo sin sustitutos cercanos, (ii) la libertad de precios aguas abajo posterior a la licitación y (iii) la extensión de la condición de monopolista desde la operación de la infraestructura a los mercados de distribución de combustible a través del bloqueo al acceso de terceros interesados en participar de estos últimos*”. Resolución N°52/2018 TDLC, punto 43.

⁸ Resolución N° 13/2006 TDLC, considerando 9.

III.2. Características en el diseño de la licitación que alteran la competencia *ex ante*

18. Una primera limitación de la competencia en las Bases se encuentra en la decisión de realizar una licitación privada cerrada, en la que sólo pueden participar las empresas invitadas, sin considerar a todas las operadoras de telecomunicaciones y de infraestructura -sino sólo a algunas de ellas- lo que reduce el número de posibles oferentes sin una justificación explícita.
19. Por otra parte, los criterios de evaluación aplicados a cada uno de los ítems contemplados tanto en la oferta técnica, como en la oferta económica, y la falta de claridad sobre la naturaleza de los servicios prestados, puede inhibir la participación de una proporción importante de actores que fueron invitados.
20. Como se señaló en el apartado II.3, SCNP aplicaría a cada criterio de evaluación, tanto de las ofertas técnica como económica, un|a escala de notas 1 a 5, correspondiendo 1 a “muy bajo lo esperado”, 2 a “levemente bajo lo esperado”, 3 a “cumple lo esperado”, 4 a “levemente sobre lo esperado” y 5 “muy sobre lo esperado”. Adicionalmente, SCNP se reserva el derecho a no informar la calificación otorgada a cada participante en los distintos ítems definidos. Esta forma de evaluación otorga una amplia discrecionalidad al ente licitante, al punto de permitirle incurrir en arbitrariedades que no podrán ser observadas por los participantes, debido a la facultad de no comunicar las calificaciones.
21. Como ha señalado el TDLC, la amplia discrecionalidad otorgada a los licitantes tiene efectos anticompetitivos, ya que la incertidumbre del negocio reduce los incentivos a participar en el proceso, con lo cual –en este caso- la competencia por la adjudicación de los servicios se vería disminuida *ex ante*, y de esta forma es probable que las ofertas recibidas sean más altas de las que hubiesen podido proponerse bajo un régimen de evaluación con criterios objetivos y fácilmente verificables⁹.

⁹ En resolución N°13/2006 el TDLC indicó que “Este Tribunal considera que la inclusión de cláusulas que otorguen discrecionalidad al accionar de la autoridad, tanto en el procedimiento de licitación

22. La discrecionalidad en la evaluación se ve intensificada por el hecho de que son los propios oferentes los que determinan su “modelo de negocio” a través de la definición de sus *drivers* de ingresos para cada servicio mandatorio, de modo que difícilmente la calificación de las distintas ofertas económicas de los participantes podría efectuarse conforme a parámetros objetivos que permitan comparar las propuestas de los competidores.
23. Por otra parte, la falta de claridad en la redacción de los servicios a proveer por el operador único, tanto en las Bases Administrativas como en las Bases Técnicas, produce una confusión respecto al alcance de las prestaciones, ya que en algunos casos se señala que el adjudicatario deberá proveer servicios de operación de infraestructura¹⁰, mientras que en otros se hace alusión a la prestación del servicio público de telecomunicaciones al cliente final¹¹. Dicha confusión fue consultada a algunos de los participantes invitados a este licitación, dentro de las indagatorias llevadas a cabo por esta Fiscalía, quienes corroboraron que no existía claridad sobre el alcance de los servicios que debían proporcionarse¹². Adicionalmente, revisados los documentos de preguntas y aclaraciones de la Licitación, la determinación del alcance de los servicios fue uno de los puntos más consultados por las empresas participantes.
24. La incertidumbre del negocio desincentiva la participación en el mismo, disminuyendo la competencia *ex ante*. Más aun, este hecho se ve agravado por la regulación sectorial, ya que al no estar claro si se deberá prestar sólo el servicio de operación de infraestructura, o si también deberá proveerse

como durante la explotación de la concesión misma, tiene efectos anticompetitivos, toda vez que al aumentar la incertidumbre del negocio se reducen los incentivos a participar en la licitación y, por lo tanto, disminuye la competencia ex ante”.

¹⁰ En el punto 2 sobre “oferta técnica” se señala que el oferente deberá dar una descripción detallada de la arquitectura y especificaciones técnicas de los servicios mandatarios, y una descripción de los requerimientos técnicos, utilización de salas, equipos y otros componentes que permitirán asegurar el acceso, conectividad y uso de enlaces para diferentes operadores o proveedores interesados en entregar servicios a clientes finales del aeropuerto.

¹¹ En el punto 4.1.2. sobre modelo de servicio, se establece que los clientes finales podrán contratar servicios de acceso ya sea directamente con los *carriers* o con el operador único, y que el operador único es responsable, entre otros, de habilitar los servicios demandados por los clientes finales.

¹² Dichas consultas constan en actas de toma de declaración de fecha 9 y 10 de agosto de 2018.

conjuntamente con servicios públicos de telecomunicaciones, se produce el riesgo que los operadores de infraestructura queden inmediatamente fuera de la competencia por adjudicarse la subconcesión.

25. En efecto, de acuerdo al D.S N° 99/2012 MTT, las empresas operadoras de infraestructura deben ser titulares de una concesión de servicios intermedios de telecomunicaciones. El art. 2° letra a) del reglamento precitado, define a estas empresas: *“concesionario de servicio intermedio de telecomunicaciones que únicamente provee infraestructura física para telecomunicaciones a los concesionarios o permisionarios de los servicios de telecomunicaciones”*. En este sentido, tales concesiones no habilitan a las empresas operadoras de infraestructura a prestar el servicio público de telecomunicaciones a usuarios finales, de manera que los confusos términos en que están planteadas, podrían desincentivar la participación de éstas.

III.3 Exclusividad en los servicios de telefonía fija

26. Dentro de la definición de los servicios mandatorios, SCNP establece en las Bases Técnicas relativos a telefonía fija, que: “[e]l **operador único** deberá proveer el servicio de telefonía Fija (sic) y Comunicación unificada (sic) a todos los clientes potenciales que lo requieran y que realizan sus actividades comerciales o particulares dentro de la zona concesionada. Se incluye dentro de este listado los servicios requeridos por NUEVO PUDAHUEL”. Conforme a esta definición, la empresa que se adjudique los servicios deberá proveer el servicio final de telefonía fija, en términos exclusivos.
27. Al otorgar la prestación de este servicio de forma monopólica al operador único, se limita la capacidad de elección del proveedor del servicio de telefonía fija para los usuarios que operan al interior de la zona concesionada, tales como empresas, subconcesionarios u organismos gubernamentales, algunos de los cuales pueden tener contratos y planes de operadores que no fueron invitados a participar en la licitación. Adicionalmente, se incrementan la posibilidad de que se vean expuestos al cobro de precios abusivos o detrimentos en la calidad del servicio, ya que la determinación de los *drivers*

de ingreso por esta prestación queda a absoluta discreción de quien se adjudique la licitación y no se establecen mecanismos que aseguren un nivel de calidad al menos igual al que pueda ser establecido por los usuarios finales en contratos con otros operadores.

III.4 Integración vertical de operación de infraestructura y servicio de telecomunicaciones

28. Como se ha señalado *supra*, el objeto de la licitación es seleccionar a un operador único que entregue una solución de servicios de telecomunicaciones, la cual está relacionada principalmente con la provisión de infraestructura para telefonía móvil, fija, redes de datos e internet inalámbrica; por ello, los principales usuarios o clientes de este operador -si bien no los únicos- serán los concesionarios de servicios públicos de telecomunicaciones”.
29. Si alguna de las operadoras de telecomunicaciones invitadas a participar en este proceso se adjudicase la licitación, nos encontraríamos frente a una integración vertical, ya que el operador único participaría aguas arriba proveyendo la instalación y operación de infraestructura, a la vez que competiría aguas abajo por la provisión de servicios a usuarios finales.
30. Al encontrarse el operador único en una posición monopólica aguas arriba, y siendo indispensable la infraestructura de comunicaciones para que los demás operadores de telecomunicaciones puedan proveer sus servicios dentro del aeropuerto AMB, existen riesgos de discriminación basados tanto en precios, como en calidad del servicio prestado, que no son cubiertos por los términos del contrato de subconcesión ni por las bases de licitación. Cabe precisar que la posibilidad de que el operador único pueda desplegar conductas de negativa de venta para excluir a sus competidores no será parte de este análisis, ya que este aspecto se encuentra resguardado por disposiciones específicas en las Bases Técnicas¹³, no obstante la posibilidad

¹³ En la página 3, se indica que el operador único tiene el deber de permitir la conectividad directa con los portadores externos interesados en ofrecer sus servicios en el aeropuerto.

de conductas estratégicas para retrasar o interferir en la contratación o interconexión a su infraestructura.

31. En cuanto a la posibilidad de discriminación basada en precios, las Bases no contemplan disposiciones que permitan resguardar el despliegue de tales abusos, pues el oferente determina libremente los *drivers* de ingreso en su propuesta. En este sentido, nada impide al operador único estrangular los márgenes de su competencia, o cobrar precios excesivos, dada su calidad de monopolista, sin que esta posición pueda ser desafiada hasta el término de la subconcesión.
32. Estos riesgos se ven incrementados por el esquema de ingresos establecidos en las Bases de licitación –que se revisó en el apartado III.1-, ya que la concesionaria del Aeropuerto, al percibir mayores ingresos en tanto mayor sea el precio que el operador único cobre a los usuarios, tiene incentivos a no interferir e incluso fomentar estas estrategias de *pricing*, sin que pueda ser desafiada por los demandantes del servicio de infraestructura, ya que este último además de ser indispensable para los operadores de telecomunicaciones, se ha entregado en condiciones de monopolio.
33. Respecto a eventuales discriminaciones en la calidad del servicio prestado, al estar integrado verticalmente, el operador único tiene los incentivos para, por una parte, priorizar todos los aspectos relacionados a la prestación de su servicio aguas abajo, en términos de inversión tecnológica, mantenimiento y tiempos de respuesta, como por otra, suministrar un servicio bajo los estándares de calidad aceptables en la industria a sus competidores aguas abajo. Estos riesgos se incrementan no solo debido a la ausencia de un mecanismo de resolución de conflictos entre el operador único y terceros operadores, sino también a que no se exige que se efectúen reportes separados entre las actividades relacionadas con la atención para las propias operaciones del operador único y de la de sus competidores¹⁴.

¹⁴ Por ejemplo, reportes separados sobre tiempos de respuesta ante fallas de los servicios mandatorios. Bases Técnicas, punto 3.4.

34. Si bien las Bases Técnicas consideran la aplicación de multas por incumplimientos de tiempos de atención de incidentes, requerimientos y disponibilidad, las mismas podrían no ser suficientes para disuadir o mitigar las conductas referidas. A modo de ejemplo, consideran una multa de UF 10 por cada evento de una antena Wi-Fi o DAS que supere las 72 horas continuas de indisponibilidad; sin embargo, el operador único podría responder de forma más oportuna la falla asociada a su antena y dentro del límite de las 72 horas la asociada a la antena de su competidor, sin incurrir en el pago de la multa¹⁵ pero perjudicando en forma relevante la calidad de servicio de su competidor.
35. Considerando lo indispensable que resulta para los concesionarios del servicio público de telecomunicaciones el acceso a la infraestructura para proveer sus servicios en el aeropuerto AMB, cabe señalar que el TDLC ha establecido en su jurisprudencia que *“la existencia de una facilidad esencial para proveer un servicio puede fácilmente convertirse en una barrera a la entrada, especialmente cuando tal facilidad esencial es controlada, directa o indirectamente, por actores que compiten en el mercado relevante (...) En este caso, en que los dueños de la facilidad esencial son algunos de los participantes en el mercado relevante, las condiciones exigibles a los concesionarios no sólo debieran referirse al precio sino también a las condiciones generales de acceso a la red”*¹⁶.

IV. MEDIDAS ADOPTADAS POR SCNP

36. Durante el análisis de admisibilidad de la denuncia, se puso en conocimiento de la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel el diagnóstico efectuado por esta Fiscalía sobre los efectos que algunos de los términos de las Bases de Licitación podrían tener sobre la competencia¹⁷, además de llevarse a cabo

¹⁵ Se debe considerar además que la capacidad de fiscalizar y sancionar el sabotaje por parte de las autoridades pertinentes o la concesionaria puede ser costosa, atendidas las dificultades inherentes a la detección y evaluación de este tipo de conductas.

¹⁶ Resolución N°6/2005 TDLC, considerando tercero, citada en Resolución N° 13/2006 TDLC. Véase también Resolución N° 25/2008 TDLC, en Rol NC N° 223-07, TDLC.

¹⁷ Tal como consta en acta de reunión de 21 de agosto de 2018 entre funcionarios de esta Fiscalía y representantes de la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel.

una reunión entre esta Fiscalía y el Jefe Inspector Fiscal de la Concesión del Aeropuerto AMB del Ministerio de Obras Públicas (“MOP”)¹⁸.

37. En atención a los puntos planteados, la SCNP comunicó al MOP, mediante carta de 31 de agosto de 2018, la cual fue a su vez remitida el mismo día a esta Fiscalía vía correo electrónico, su decisión de poner término a la licitación, con el objetivo de subsanar materias que se encontraban pendientes, y resolver los efectos posibles identificados por esta Fiscalía, para en el futuro realizar una nueva licitación de estos servicios.

V. CONCLUSIONES

38. Se han identificado, de forma preliminar y en ningún caso exhaustiva, ciertos posibles efectos sobre la libre competencia en el análisis de las Bases de Licitación Privada para proveer una solución de servicio de telecomunicaciones en el aeropuerto AMB, tanto por reducirla artificialmente *ex ante*, como por generar incentivos a incurrir en abusos por quien finalmente se adjudique los servicios en calidad de operador único.
39. Sin embargo, habiéndose puesto término por SCNP al proceso de licitación privada en los términos señalados precedentemente, la denuncia ha perdido su objeto y no se requieren diligencias adicionales para determinar, en fase de investigación, la magnitud de los riesgos detectados o si existen otros que pudieran derivarse del diseño de las Bases analizadas.

¹⁸ Esta reunión se llevó a cabo entre funcionarios de esta Fiscalía, el Inspector Fiscal de la Concesión y funcionarios de la Dirección de Concesiones del MOP, tal como consta en acta de fecha 16 de agosto de 2018.

40. En consecuencia, atendido al cambio de conducta indicado, se recomienda al Sr. Fiscal Nacional Económico archivar el presente expediente de admisibilidad, salvo su mejor parecer.

Saluda atentamente a usted,



GASTÓN PALMUCCI
JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS


NAO

11